LIBRARY OF CONGRESS REC'D OCT 19 1936 SLAVIC DIVISION

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 208 (6814) | 30 июля 1936 г., четверг | ЦЕНА 10 КОП.

СЕГОДНЯ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ПРАЗДНУЕТ СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Страна приветствует энтузиастов-паровозников, вагонников, путейцев, эксплоатационников, связистов, показывающих отличные образцы работы.

Страна приветствует соратника товарища Сталина—наркома Лазаря Моисеевича Кагановича—победоносного стратега железнодорожной армии. Страна ждет от железнодорожников новых успехов, новых побед!

Сталинский день железнодорожников

30 июля прошлого года железнодорожники — участники транспортного совещания встретились в Кремле на приеме с товарищем Сталиным, с руководителями партии и правительства.

Памятный, незабываемый день!

Выступая перед бойцами железнодорожной армии, товарищ Сталин похвалил железнодорожников за успехи, каких они к этому времени добились, и одновременно дал железнодорожникам боевое задание — не останавливаться на достигнутом, а довести ежесуточную погрузку до 75—80 тысяч вагонов!

Вдохновленные товарищем Сталиным, железнодорожники в короткий срок показали, какие чудесные возможности скрываются в недрах социалистического транспорта. Славная армия железнодорожников выполнила задание Сталина грузить 75—80 тысяч вагонов, вплотную подошла к тому, чтобы ежедневно грузить 90 тысяч вагонов и уже в ближайшее время намерена довести суточную погрузку до 100 тысяч вагонов!

Железнодорожники крупнейших дорог Союза обратились к правительству с просьбой ввести ежегодное празднование 30 июля как «всесоюзного дня железнодорожного транспорта Советского Союза».

Ведь, именно этот день явился таким знаменательным этапом в истории под'ема социалистического транспорта.

Правительство удовлетворило просьбу рабочих-железнодорожников.

Сегодня могучий Советский Союз—великая железнодорожная держава будет праздновать сталинский день железнодорожного транспорта!

А ведь еще совсем недавно наш транспорт переживал тяжелое время.

План погрузки не выполнялся, а плановые задания в 40—50 тыс. вагонов, которые теперь кажутся нам малыми до смешного, в ту пору рисовались в глазах железнодорожников крутой, неодолимой вершиной.

Прошел очень короткий срок, связанный с именем ближайшего соратника товарища Сталина и организатора побед на транспорте Лазаря Моисеевича Кагановича. И железнодорожный транспорт стал неузнаваем. Он не тормозит больше роста нашей экономики, а, наоборот, вышел в ряды самых передовых отраслей хозяйства.

Теперь советский железнодорожный транспорт имеет задание ежесуточно грузить 90 тысяч вагонов.

Еще два года назад эта цифра могла бы показаться немыслимой. Ведь находились же на транспорте горе-теоретики, провозглашавшие с научных кафедр институтов, что 56.000 вагонов погрузки являются пределом для транспорта, что больше грузить нельзя, что транспортное хозяйство сорвется и пойдет под откос, ежели требовать от него увеличения погрузки.

Но большевики транспорта смело и беспощадно разоблачали эти буржуазно-вредительские басни.

Большевистская организованность, подкрепленная железной волей, настойчивостью и ясным сознанием великой цели, растоптала в прах извечную косность, безрукость, недисциплинированность, являвшиеся печальными спутниками железнодорожного транспорта в течение долгих лет. Большевистская страстность и воля вдохновили на решительную борьбу десятки тысяч железнодорожников, которые ранее оставались в стороне. Сталинский стиль руководства выдающегося организатора и железного большевика тов. Л. М. Кагановича принес и на транспорте свои великолепные плоды. Тысячи людей, ранее работавших кое-как, спустя рукава, лишь бы отбыть служебную повинность, загорелись новой энергией.

А сколько выросло новых людей, о которых ранее никто не слыхал! Молодой талантливый машинист Кривонос положил начало мощному стахановскому движению на транспорте. Никому не известный кассир Алалин, показавший заботливое отношение к пассажиру и вдумчивое, серьезное внимание к изучению своего, казалось бы, несложного дела, стал знатным человеком страны. Тульский машинист Огнев продемонстрировал такие образцы большевистского управления паровозом, которые сделали его имя известным не только железнодорожникам Союза, но и всего света.

Последовательно большевики железнодорожного транспорта осуществляют ломку обветшалых производственно-технических традиций. Без всякого трепета перед авторитетами, стоявшими на-страже утвердившихся многими десятилетиями предрассудков, отметается все негодное, ветхое, косное, ставшее теперь вредной помехой. 30 июля прошлого года товарищ Сталин указал, что «транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика». «Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорил товарищ Сталин, — когда вы установите *слаженность всех частей*, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящая, большевистская дисциплина».

Техническая реконструкция, широко производимая на транспорте, осуществляет именно этот сталинский принцип. Наиболее ярким выражением нового стиля работы являются правила технической эксплоатации, введенные в настоящее время на железных дорогах Союза. Старые правила — наследство министерства путей сообщений — были оторваны от практики. В них мертвая схема и форма царили над живой мыслью. Казенный параграф оттеснял творческую идею. Не имея единого стержня, они представляли собой сборище исправлений, дополнений и примечаний, нередко противоречащих друг другу.

Новые правила технической эксплоатации представляют собой плод огромного труда. Они впитали в себя и отразили в своих пунктах итоги стахановско-кривоносовского движения наряду с достижениями мировой транспортной мысли и являются надежной базой закрепления и расширения достигнутого. Они поднимают работу каждого железнодорожника на новый, более высокий уровень. Они, точно определяя производственные нормативы и место каждого бойца железнодорожной армии, одновременно дают исчерпывающую возможность раз навсегда покончить с аварийностью, до сих пор еще полностью не ликвидированной на транспорте.

По стальным артериям великой железнодорожной державы ровно и могуче течет жизненная сила молодой социалистической *страны. Неустанное движение вперед*, в котором находится армия железнодорожников, само по себе является свидетельством победы.

Разумеется, железнодорожникам есть еще над чем поработать! Еще не добита аварийность, не налажено как следует высококачественное обслуживание пассажира, еще дорого строительство, еще есть случаи недисциплинированности. Но все это не более как осколки, оставшиеся после того, как армия железнодорожников сокрушительно прошла по полю битвы.

Развертывая все глубже и шире могучее социалистическое соревнование, железнодорожники *во главе с Лазарем Моисеевичем* Кагановичем, имея в первых рядах славных стахановцев-кривоносовцев, несомненно, добьются новых успехов! То неустанное внимание, которое оказывает железнодорожникам товарищ Сталин, тот почет, которым окружен работник транспорта в нашей стране, дают полную уверенность в том, что железнодорожная армия великой железнодорожной державы не только не оставит занятых позиций, но пойдет вперед и вперед, не останавливаясь!

Привет сталинским питомцам, победоносным бойцам железнодорожной армии!



Тов. Л. М. Каганович в группе руководящих работников Народного комиссариата путей сообщения и начальников железных дорог. В первом ряду (слева направо): тт. Лившиц, Каганович, Зимин, Кишкин, Постников; во втором ряду: тт. Винокуров, Друскис, Михайленко, Дашко, Ваньян, Шахгильдян, Кучмин, Билик, Розенцвейг; в третьем ряду: тт. Кавтарадзе, Томленов, Аносов, Арнольдов, Фалеев, Князев.

Снимок сделан в апреле 1936 года.

Письмо рабочих Сталинских мастерских Октябрьской железной дороги вождю народов товарищу Сталину

Дорогой, родной и любимый товарищ Сталин!

С чувством безграничной радости и счастья мы узнали о решении правительства установить ежегодно 30 июля «Всесоюзный день железнодорожного транспорта Советского Союза». И появилось, дорогой товарищ Сталин, у нас, рабочих сталинских мастерских, желание собраться и высказать Вам наши мысли и чувства.

Невольно вспоминается недалекое прошлое.

1 марта 1927 года Вы беседовали с нами. *То, о чем тогда Вы говорили нам, является* и поныне мудрым законом нашей жизни.

Отвечая на наши вопросы, Вы говорили о пути, по которому должен следовать рабочий класс нашей страны, чтобы вывести себя и весь народ на широкую дорогу социализма.

Главное и основное в том, говорили Вы нам, что, выгнав помещиков и капиталистов и победив в гражданской войне, рабочие и крестьяне взялись за построение социализма.

Вам, великому продолжателю дела Ленина, был ясен весь путь к радостной и счастливой жизни народов. Вы звали и вели нас к самоотверженному труду, к смелому преодолению всех трудностей, к непримиримой борьбе со всеми врагами рабочего класса.

Как ясно сейчас, что от Ваших слов, сказанных в 1927 году, до Конституции, *справедливо названной всеми народами* Советского Союза сталинской Конституцией, протянута непрерывная цепь беззаветной борьбы и побед всей партии.

Вы говорили нам тогда о партии, о главном источнике ее силы — неразрывной, кровной связи с беспартийными рабочими и со всем народом. Вы так и кончили свою речь под бурные наши аплодисменты, провозгласивши здравицу единству партии с миллионами беспартийных рабочих.

И сегодня, по истечении почти 10 лет, нам хочется сказать, что никогда еще не было так сильно чувство любви и преданности всех трудящихся к партии Ленина—*Сталина*, как теперь.

Никогда еще весь народ не был так сплочен вокруг Центрального Комитета большевистской партии, вокруг Вас, славного вождя большевиков. Для рабочего, колхозника и советского интеллигента слово партии является и словом убеждения, и сталинским призывом, и знаменем победы.

Мы собрались сегодня на митинг, посвященный годовщине приема железнодорожников в Кремле руководителями партии и правительства.

Прием этот состоялся в дни, когда под руководством Вашего ближайшего соратника, нашего любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича *открылась новая страница* в истории советского транспорта, развернулась величественная борьба армии железнодорожников за под'ем транспорта.

Среди нас много старых железнодорожников, которые прожили на транспорте немало дореволюционных лет тяжелой, безрадостной жизни. Памятны нам слова из «Железной дороги» печальника доли народной, великого русского поэта Некрасова:

«В мире есть царь: этот царь
беспощаден.
Голод — названье ему.
...Он-то согнал сюда массы народные.
Многие — в страшной борьбе,
К жизни воззвав эти дебри бесплодные,
Гроб обрели здесь себе».

Мы, железнодорожники, как верные сыны рабочего класса, вместе с пролетариями всей страны, под руководством большевистской партии шли на борьбу с царским самодержавием, с помещиками и капиталистами, и с интервентами и трижды презренными контрреволюционерами — троцкистами и зиновьевцами и т. п. антисоветской сволочью.

Не раз мы выслушивали справедливую критику рабочих других отраслей промышленности, суровую критику партии за отставание от передовых отрядов строителей социалистического хозяйства.

Железнодорожники теперь уже не отстают, не плетутся в хвосте, как это было раньше. Вдохновленная Вами армия железнодорожников под руководством своего сталинского наркома вышла в первые ряды *бойцов социализма*.

Мы часто думаем: в чем секрет великой перемены на транспорте? Секрет в том, что воодушевленные Вашими историческими указаниями о значении транспорта для Советского Союза, о великой чести работать на транспорте, поднялись тысячи и десятки тысяч подлинных героев социалистического труда, убежденных и сознательных борцов за победу транспорта. За ними, славными передовиками—Кривоносом, Огневым, Ябловским, Закорко — пошла вся двухмиллионная масса железнодорожников. Пошла и победила!

И у нас, в наших мастерских за это время *воспитались и стали во главе* стахановского движения такие замечательные люди, как Ошап, Крашенинников, награжденные орденами Союза.

Чем особенно дорог нам день 30 июля, об'явленный сейчас «Всесоюзным днем железнодорожного транспорта»? Он дорог нам особенно потому, что в этот день Вы показали нам величие и трудности задач, стоящих перед железнодорожниками. Ваши слова стали для нас знаменем борьбы. И потому «Всесоюзный день железнодорожного транспорта» по справедливости является сталинским днем, днем мобилизации наших сил на новые победы.

Мы не склонны проявлять ни малейшего зазнайства, мы трезво видим имеющиеся еще недостатки. Мы понимаем, что сталинский день 30 июля должен еще больше сцементировать, сплотить семью железнодорожников. Для нас это имеет особое значение еще и потому, что железнодорожный конвейер тянется на 100 тысяч километров по всей великой, необ'ятной земле советской.

Резко изменилось лицо наших мастерских. Механизирована под'емка паровозов, установлены механизмы, ускоряющие их ремонт, установлен пресс для запрессовки дышловых втулок, введен механизм по чистке жаровых и дымогарных труб, механизирована буксовка паровозов.

Но у нас еще в мастерских много недостатков. Нечетко работают паровозные бригады, еще нарушается график оборота паровозов, есть еще факты недоброкачественного ремонта. Еще не все командиры, инженеры и техники стали во главе стахановского движения. *Не все рабочие взялись* за повышение своей квалификации.

В сталинский день мы даем Вам слово партийных и непартийных большевиков, слово верных сталинцев, что будем неустанно работать над устранением всех недостатков, будем упорно бороться за дальнейший под'ем и расцвет транспорта, за высококачественный ремонт и полную ликвидацию аварий и крушений.

Примите от нас, дорогой товарищ Сталин, наш сердечный привет и большое спасибо за то великое, что Вы сделали для нас и для всей нашей родины. Мы обещаем, наш родной Иосиф Виссарионович, работать самоотверженно, по-стахановски, по-кривоносовски. Наши мастерские будут с честью носить славное, великое имя Сталина.

(Принято на общерабочем митинге Сталинских железнодорожных мастерских в Москве).

В СОВНАРКОМЕ СОЮЗА ССР И ЦК ВКП(б)

О РАЗВИТИИ ВИНОГРАДАРСТВА И КАЧЕСТВЕННОГО ВИНОДЕЛИЯ В ГРУЗИНСКОЙ ССР

Учитывая большие возможности для расширения площадей под высокосортной культурой винограда и производства качественных виноградных вин в Грузинской ССР, СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили:

I. Предложить СНК и ЦК КП(б) Грузии:

1) Довести к концу 1940 года площади под виноградниками в Грузии до 60.000 га.

2) Определить следующий план закладки виноградников в колхозах по годам:

осенью 1936 года	670 га
в 1937 году	2.830 га
в 1938 году	5.000 га
в 1939 году	7.500 га
в 1940 году	12.000 га
	28.000 га,

в том числе шампанских сортов:

Сорта	Вся площадь закладки	Осенью 1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.
1. Пино-фран.	1.000	150	250	300	300
2. Шардонэ	500	75	100	150	175
3. Алиготэ	900	75	225	225	375
4. Пино-блан	200	—	75	75	50
Всего:	2.600	300	650	750	900

3) Разработать мероприятия, обеспечивающие поднятие урожайности виноградников с тем, чтобы урожайность одного га полносборной плантации в 1940 году довести до 60 центнеров, против 30—40 центнеров фактической урожайности за последние годы.

4) Обратить особое внимание на развитие винных и, в первую очередь, шампанских сортов винограда, как: Ркацители, Саперави, Мцване, Цицка, Цхоликаури, Крахуна, Александроули, Оджалеши, Пино, Алиготэ, а также столовых сортов винограда.

5) Для обеспечения закладки виноградников филоксероустойчивой американской лозой довести площадь под маточниками *американских лоз* с 757 га до 1.057 га в 1937 году, обеспечив получение урожая с 1 га полносборной плантации не менее 42.000 шт. стодвадцатисантиметровых чубуков филоксероустойчивой американской лозы.

6) Построить в течение 1937—40 г.г. в колхозах 120 теплиц с пропускной способностью в 48 миллионов штук саженцев.

II. Установить с осени 1936 года долгосрочное производственное кредитование колхозов, закладывающих виноградники:

1) Общий размер кредитования на закладку одного гектара виноградника в колхозах установить в **2.200 руб.** при подготовке почвы тракторами и **2.500 рублей** при подготовке почвы вручную. Работы второго года по вновь заложенным виноградникам по заготовке кольев, проволоке, по борьбе с вредителями кредитовать в размере 350 рублей на один гектар виноградника, а работы третьего года кредитовать в размере 135 рублей на один гектар *виноградника*.

2) Для стимулирования закладки виноградников шампанских сортов (Пино и Алиготэ) установить кредитование колхозов для закладки виноградников в размере 3.500 рублей на один гектар при подготовке почвы механическим путем и 4.000 рублей на гектар при подготовке почвы вручную. Работы второго года по вновь заложенным виноградникам шампанских сортов кредитовать в размере 600 рублей на один гектар и работы третьего года—в размере 300 рублей на один гектар.

Предоставить для развития виноградарства колхозам Грузинской ССР дополнительный кредит Сельхозбанка в 1936 г. в размере 1.950.000 рублей.

3) Установить, что указанный выше кредит колхозам, закладывающим виноградники, предоставляется сроком на шесть лет из 3% годовых с погашением, начиная с 4-го года от закладки виноградника, а колхозам, закладывающим виноградники шампанских сортов, кредит предоставляется сроком на семь лет с погашением, начиная с 5-го года закладки виноградника.

III. Установить следующие заготовительные цены на посортно отбираемый в установленные по договорам контрактации сроки высокого качества виноград:

РАЙОН КАХЕТИИ.

За тонну винограда сорта Саперави	1.200 руб.
за тонну винограда сорта Мцване	1.100 »
за тонну винограда сорта Ркацители (с неорошаемых виноградников)	1.000 »
за тонну винограда сорта Ркацители (с орошаемых виноградников)	900 »
остальные сорта и смесь	800 »

РАЙОН ИМЕРЕТИИ.

За тонну винограда сорта Цицка для шампанского производства по району Орджоникидзе	1.300 руб.
сорта Пино	1.800 »
» Цхоликаури и Крахуна для столовых вин	900 »
» Оцханури-Сапере	900 »
Остальные сорта и смесь	800 »
В районе **Рача** сорт Александроули (Хванчкара)	1.100 »
В районе **Лечхумском** сорт Усахелаури	1.000 »
В районе **Мурия и Аджаристан** — сорт Чхавери	1.500 »
В районе **Мингрелия** — сорт Оджалеши	1.200 »
В районе **Карталиния** — сорт Алиготэ для шампанского производства	1.200 »
В районе **Борчало** — все сорта за тонну	800 »

1) Для сорта Александроули в районе Рача при сдаче винограда сахаристостью свыше 24% и сорта Ркацители в районе Кахетии свыше 20% устанавливается за каждый процент сладости 5% надбавки к основной цене.

При сдаче означенных сортов винограда сахаристостью ниже установленных (Александроули 24% и Ркацители 20%) снижается цена на 5% за каждый процент сниженной сладости.

2) За виноград, содержащий раздавленные ягоды, цена снижается:

при 10—20% раздавленных ягод на 10%
» 20 и свыше » » на 30%.

3) *Виноград, поврежденный болезнями и* вредителями, сдается отдельно со скидкой в 25% с установленной цены для здорового.

Примечание: На виноград, сдаваемый без отделения бракованных гроздей, поврежденных болезнями и вредителями, устанавливается скидка с цены в размере 40%.

4) При сдаче винограда — смеси белых сортов с красными устанавливается скидка с цены 10%.

IV. Поручить Наркомтяжпрому (тов. Орджоникидзе) разработать приспособление к путиловскому и сталинградскому тракторам для обработки виноградников и в месячный срок представить в СНК СССР согласованные с НКЗемом и НКПищепромом предложения о количестве и сроках выпуска необходимого количества тракторов для виноградарства.

V. В целях улучшения качества производимых виноградных вин (европейского типа *столовых, десертных, натуральных* кахетинских, имеретинских столовых) и расширения выпуска нормально выдержанных (1—3 года) вин, поручить Наркомпищепрому СССР совместно с ЦК и СНК Грузии разработать план расширения погребного хозяйства Грузии в течение 1937—1940 г.г. (ТАСС).

В Совнаркоме Союза ССР

СНИЖЕНИЕ РОЗНИЧНЫХ ЦЕН НА ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ ТОВАРЫ В ДАЛЬНЕ-ВОСТОЧНОМ КРАЕ

Поясные розничные цены на продовольственные товары были в Дальне-Восточном крае значительно выше розничных цен г. Москвы. По постановлению СНК СССР с 1 августа 1936 года розничные цены в ДВК снижаются до уровня цен Московского пояса. Так, розничные цены на ржаной хлеб снижаются с 1 р. 35 к. — 1 р. 15 к. за кгр (в зависимости от районов ДВК) до 85 коп. за кгр., на пшеничный хлеб из муки 85-процентного помола—с 2 р. 50 к.—2 р. 30 к. до 1 р. 70 к. за кгр., на пшено 1-го сорта — с 2 р. 60 к. — 2 р. 50 к. до 2 р. 10 к. за кгр., на рис — с 6 р. 50 к.—6 р. до 5 р. за кгр.

Животное масло 1-го сорта соленое будет продаваться по 15 р. за кгр. вместо прежней цены 18 р. за кгр., рыбные консервы (осетрина, севрюга, белуга) — по 3 р. 30 к. вместо 4 р. 30 к. за банку и т. д.

Кроме того, значительно снижаются розничные цены на сахар, кондитерские изделия, овощные консервы, сыр и соевое масло.

Повышенный уровень заработной платы рабочих и служащих в ДВК сохраняется.

(ТАСС).

НКПС

Товарищу Л. М. Кагановичу

В день всесоюзного праздника железнодорожного транспорта СССР от лица Рабоче-Крестьянской Красной Армии горячо поздравляю могучую армию советских железнодорожников с блестящими победами, одержанными под руководством Лазаря Моисеевича Кагановича.

Каждый боец командир и политработник РККА вместе со всеми вами радуется вашим успехам, укрепляющим мощь и обороноспособность нашей Великой Родины.

Желаю вам, дорогие товарищи, новых и еще больших достижений в деле строительства и дальнейшего развития железнодорожного транспорта социалистического государства рабочих и крестьян.

К. ВОРОШИЛОВ.

Привет победителям

Горячий привет всем железнодорожникам и их славным руководителям в день годовщины приема работников железнодорожного транспорта вождем трудящихся великим Сталиным и правительством.

Привет победителям, выполнившим данное правительству и товарищу Сталину обещание — грузить 80.000 вагонов в сутки.

Желаю дальнейших успехов железнодорожникам в борьбе за самый передовой в мире транспорт нашей социалистической родины.

В. Я. ЧУБАРЬ.

Привет сталинским питомцам—железнодорожникам!

Забота о пассажире

Я — начальник одной из крупнейших пассажирских станций Советского Союза—Москва-I дороги имени Дзержинского (бывш. Курской). Передо мной стоит задача добиться наилучшего обслуживания пассажиров, граждан нашей родины.

Наш нарком Л. М. Каганович исключительное внимание уделяет пассажирскому *движению. Он лично осматривал* первый образцовый поезд Октябрьской дороги и в специальном приказе об'явил благодарность *работникам, оборудовавшим и обслуживавшим* этот поезд. Тов. Каганович приезжал к нам на Курский вокзал перед отправлением первого образцового поезда Москва—Сочи. Он внимательно осмотрел состав, дал указания о том, какими должны быть образцовые поезда.

Мы провели в нынешнем году капитальный ремонт вокзала. И здесь немалую роль сыграла поддержка, помощь, указания тов. Кагановича.

Вокзал—это ворота, через которые миллионы граждан вступают в свои радостные города. Вокзал — это приемный зал железнодорожного транспорта. Здесь пассажир должен найти максимум удобств. Этого требует наш нарком, этого ждут стахановцы, ударники, все граждане страны.

Первым делом пассажир, пришедший на вокзал, встречается с кассиром. Пассажир хочет получить билет как можно скорее—без хлопот, без очереди. Мы переняли прекрасную инициативу кассира Донецкой дороги Петра Аладина, который встречает пассажиров в поездах и там компостирует билеты. Наши кассирши тт. Горшкова, Носова, Кравченко, Солоненкова и др. выезжают так же, как тов. Аладин, встречают поезда и компостируют билеты. Это избавляет транзитного пассажира от множества хлопот.

Для того, чтобы москвичи легче могли доставать билеты, мы организовали бюро доставки билетов на дом. Пассажиры заказывают билеты по телефону. За 3 месяца это бюро уже доставило билеты 22 тысячам пассажиров.

Тов. Каганович в беседе с нами привел пример бездушного отношения к пассажирам. Он рассказывал, как одному стахановцу дали билет в одном вагоне, а его жене — в другом. Мы делаем все возможное, чтобы подобные случаи бездушного отношения к интересам пассажира у нас не могли происходить.

Мы не имели бы права говорить, что стараемся работать по указаниям товарища Сталина, если бы не создали возможно более благоприятных условий для матерей, находящихся в пути с детьми.

Мать с ребенком на нашем вокзале избавлена от очередей. За нее компостируют билет работники комнаты матери и ребенка. Ежедневно они получают билеты для 500 матерей. До 250 детей отдыхает каждый день в комнате матери и ребенка. Они получают здесь чистое белье и халатики. Для грудных детей с матерями отведено специальное помещение. Ребята старше 4-х лет играют в просторной комнате для дошкольников.

Не все еще у нас на вокзале достаточно хорошо. Много еще недоделок: не поставлена в залах новая мебель; бывают очереди у касс; бывают случаи, когда работники вокзала некультурно обслуживают пассажиров.

Я обязуюсь добиться дальнейшего улучшения работы Курского вокзала и всей станции. Курский вокзал дороги имени Феликса Дзержинского должен быть и будет образцовым!

А. КУДРЯШЕВ.
Начальник станции Москва-I, дороги им. Дзержинского, награжденный орденом Трудового красного знамени.

Замечательный год

Прошел год после приема железнодорожников в Кремле нашим любимым вождем товарищем Сталиным. Только год! Но какие колоссальные перемены произошли на железнодорожном транспорте за этот небольшой срок!

Я работал диспетчером Днепропетровского отделения Сталинской железной дороги. Мне стало ясно: для того, чтобы претворить в жизнь указания товарища Сталина и приказы нашего наркома, необходимо, чтобы железнодорожники работали, как конвейер, с участием всех служб. Только так мы сможем обеспечить ровное и все ускоряющееся движение вперед.

С этой целью я предложил организовать единые смены. Мое предложение поддержали. Оно было осуществлено. Что такое единая смена? Эта смена составляется из участкового диспетчера, дежурного по станции, маневрового диспетчера со своей сменой, дежурного по депо, паровозных бригад маневровых паровозов, толкачей и вывозных паровозов, кондукторов вывозных поездов, *осмотрщиков вагонов*.

Эта новая система дала превосходные результаты. Уже через несколько дней оборот вагона резко улучшился. Поезда стали на все сто процентов отправляться по графику. Аварии на нашем участке *были доведены до минимума*. Все измерители работы перевыполняются.

С 1 июля нынешнего года меня назначили начальником станции Днепропетровск. Охотно пошел я на новую ответственную работу. Станция Днепропетровск — один из важнейших узлов Сталинской дороги. Эта станция пропускает в сутки свыше 30 пассажирских и 60 товарных поездов и перерабатывает 3.500 и 4.000 вагонов.

С самого начала работы здесь я обнаружил, что многие руководители отдельных участков станции после достигнутых успехов начали успокаиваться. Стали понижаться показатели работы. Вот почему, приняв станцию, я прежде всего взялся за изучение людей, причин прорывов.

В июне станция, работая по старым техническим нормам, не выполнила заданий ни по одному измерителю. Мое назначение совпало с переходом станции на новые нормы. Как же мы работаем теперь? За 20 дней июля простой вагонов под коммерческими операциями вместо заданных 14 часов (старая норма была 15 часов) доведен до 13,8 часа. Простой транзитного вагона *с переработкой при задании по новой* норме 5,5 часа (старая—6,3 часа) составил 4,8 часа. 98 проц. поездов отправ*ляются по расписанию*.

Сейчас коллектив железнодорожников станции усиленно готовится к сдаче государственного экзамена по новым правилам технической эксплоатации. Особенность новых правил заключается в том, что они составлены с исключительной точностью и ясностью, доступны для каждого железнодорожника. Наши первые июльские успехи в значительной степени об'ясняются тем, что работники станции успешно усвоили новые правила технической эксплоатации.

На что мы направляем сейчас свое внимание? Хотя аварии и крушения у нас уже редкое явление, есть еще у нас отдельные люди, которые не вполне освоили правила технической эксплоатации, кое у кого ослабла бдительность. На этом участке нам придется крепко поработать. Никаких аварий на транспорте не должно быть!

Много внимания уделяем мы и пассажиру, как того требует от нас наш нарком.

Наш вокзал сейчас не узнать. Всего два месяца назад у нас был один образцовый поезд Днепропетровск — Москва. Сейчас все составы московской линии оборудованы по типу образцового поезда. Постепенно переходим к тому, чтобы все наши поезда были образцовыми. Организовали мы и дополнительные кассы, создали общественные посадочные бригады.

НИКОЛАЙ ЗАКОРКО.
Орденоносец, начальник станции Днепропетровск, Сталинской дороги.

Мой «ФД» даст 25.000 километров в месяц!

Я получил приглашение приехать 30 июля в Москву на торжественное собрание железнодорожников в Зеленом театре парка культуры и отдыха им. Горького.

С большой радостью готовлюсь к этой поездке. После исторической встречи лучших людей транспорта с товарищем Сталиным произошли огромные перемены на стальных путях страны. Под руководством тов. Кагановича транспорт неуклонно идет в гору.

Большие перемены произошли и в нашем депо Тула-I. За этот год бурно разрослось движение пятнадцатитысячников. Мой паровоз завоевал общее признание. Когда я веду свой состав, я твердо знаю, что семафор мне откроют без задержки, уголь и воду дадут во-время. Правда, небольшие помехи еще встречаются. Но их становится все меньше. Авторитет наших паровозов непрерывно растет. Машинисты, перенявшие стахановский опыт вождения поездов, также пользуются поддержкой и заботой.

Подтягиваем мы и движенцев. Например, диспетчер Лынцов старается как можно скорее провести осмотр наших составов, быстрее закончить приемку, сократить простои, скорее отправить в путь. Так же поступает и диспетчер Обухов. А раньше эти командиры движения *нередко задерживали* нас, проявляли неповоротливость.

Подтянулись и рядовые работники пути: *стрелочники, осмотрщики*.

Я работаю сейчас на тысячном паровозе «ФД», полученном в подарок от рабочих Ворошиловградского завода. На этом паровозе я перевез уже несколько десятков тысяч тонн угля из Донбасса, металла — с южных заводов, хлеба — из Украины и Кавказа. Я возил на этом паровозе комбайны и тракторы. С севера возил лес. Сейчас усиливается хлебный поток с юга.

Машинисты-пятнадцатитысячники прошли за этот год славный путь. Мы старались работать так, чтобы наши слова не расходились с делом. Наша бригада обещала довести пробег паровозов до 15 тысяч километров в месяц. Свое слово бригада сдержала. Мы обещали удлинить межпромывочный пробег. Это сделано. Мы обязались довести пробег паровоза до 20 тысяч километров в месяц. И это сделали. Дали слово водить тяжеловесные поезда. Теперь мы их водим.

Тысячный паровоз «ФД», на котором я работаю, начал свой путь на транспорте хорошо. За две декады июля он перевыполнил свой план пробега. Паровоз пробежал 10.134 километра, имея месячную норму в 9.900. В среднем каждые сутки паровоз пробегал 506 километров. Это на 100 километров больше суточной нормы. Кроме того, тысячный «ФД» сэкономил за две декады июля 62 тонны топлива. Проведено за это время между Скуратовым и Серпуховом 55 поездов. Средняя техническая скорость паровоза составляла 45.4 километра при задании в 37,6 километра.

Сейчас наша бригада готовится к выполнению новых заданий. Обязательно надо довести месячный пробег паровоза «ФД» до 25 тысяч километров! Этого мы добьемся к октябрю—ноябрю. 30—40 тысяч километров межпромывочного пробега мы рассчитываем достигнуть уже в августе. Такова наша очередная задача.

Будем мы также продолжать борьбу за культуру на паровозе. Здесь нами сделано еще не все, что следует. Необходимо, чтобы нашим машинистам командиры транспорта оказывали в этой области более активную помощь.

Лучшие наши машинисты помогают отстающим. Я лично шефствую над паровозом «20-262». Этот паровоз работает сейчас лучше. Машинист Чубасов выполняет задание. Паровоз стал неузнаваем. Мой помощник Миронов сдал недавно на машиниста и уже успешно с'ездил в пробную поездку. Кадры у нас растут, и мы помогаем их росту.

Я всегда чувствую внимание и заботу обо мне нашего любимого наркома тов. Кагановича. Лазарь Моисеевич интересуется не только моей работой, но и тем, как я живу, *как я отдыхаю*. Недавно я получил от тов. Кагановича телеграмму, в которой он запрашивал меня о моем здоровье, спрашивал, когда и куда думаю ехать на *отдых*. В этой телеграмме тов. Каганович заботливо предлагает врачам нашего узла осмотреть меня и определить, куда мне лучше поехать на курорт.

Мой отец — тоже машинист — отдыхает сейчас в Кисловодске. Скоро уедет на юг и жена с сыном. Сам же я хочу пока поработать. У нас много дела. Отдыхать поеду осенью.

Скоро получаю квартиру в новом строящемся доме. Это делается также по инициативе наркома.

Когда я встречаюсь с тов. Кагановичем, нарком всегда интересуется моей работой, дает много ценных указаний. Именно он поддержал наше движение пятнадцатитысячников и помог распространить его по другим дорогам. По инициативе Лазаря Моисеевича был передан мне тысячный паровоз «ФД».

Я уверен, что в ближайшие месяцы мы добьемся новых побед на транспорте. Порукой этому то неустанное внимание, которое оказывает нам, железнодорожникам, товарищ Сталин, и постоянная глубокая, действенная забота нашего наркома тов. Кагановича — замечательного организатора, великолепного руководителя и чудесного человека.

АЛЕКСАНДР ОГНЕВ.
Орденоносец-машинист Тульского депо.



Орденоносцы Донецкой железной дороги: **Г. Ф. Шулипа** (слева) — машинист *депо Север, и* **И. С. Древаль** — *дежурный 20-го поста ст. Лиман.*
Фото И. Халина.

Учитесь у Огнева

Когда товарищ Сталин, руководители партии и правительства принимали в Кремле железнодорожников, я начал активно вести работу по освоению новых скоростей. Депо Славянск, где я работаю, не выполняло тогда старых технических норм. Злой дух предельщиков витал над нашим депо.

Когда я сел на свой паровоз, то прежде всего позаботился о его здоровье. Обласканный мною, паровоз начал давать новые скорости. Старую техническую скорость в 23 километра я повысил до 31,6 километра. Предельщики оскандалились! Мой паровоз работал, как часы.

Ободряющие телеграммы, которые лично мне присылал тов. Каганович, давали мне новые силы и зарядку. Я довел скорость паровоза до 47 — 48 *километров*, то-есть начал работать на большом клапане.

Из *паровоза я стараюсь* выжать все, что он может дать. Я добивался, главным образом, большой скорости на под'емах. *Если раньше на участке* Славянск—Лозовая поезд шел 4 часа, то я добился сначала сокращения пробега до 3 часов 20 минут. Теперь *мы* едем уже 2 часа 22 минуты. Я могу с гордостью сказать, что теперь я, Петр Кривонос, не один! Таких, как я, на транспорте тысячи.

Лазарь Моисеевич Каганович требует от нас, чтобы паровозы поменьше засеживали в депо, чтобы паровоз все время находился в движении. Это требование паровозники выполнят. Как этого достигнуть? Я лично рекомендую машинистам ознакомиться с методами машиниста тов. Огнева. Прекрасный машинист! На заседании Совета нарком обратил наше внимание на увеличение среднемесячного пробега. Тов. Каганович ставил в пример методы Огнева. Я поставил перед собой задачу давать 1.050 километров в сутки. Пока я даю 950. Теперь я взялся за это энергично.

В заключение я хочу сделать несколько замечаний по адресу лозовских товарищей и руководителей Южной дороги. Станция Лозовая срывает наш график. Она передерживает паровозы по 2—3 часа. По этому поводу я писал письмо начальнику политотдела тов. Рансову и начальнику дороги тов. Шушкову. Ответа не получил. *Я обратился тогда телеграфно к тов.* Кагановичу. 26 июля получаю телеграмму от начальника Азово-Черноморской дороги о том, чтобы *я встречал проезжающего* через Славянск наркома. Когда поезд прибыл, я зашел в вагон. Лазарь Моисеевич поздоровался по-железнодорожному, — крепко, стал расспрашивать меня, как я работаю, что мне мешает, какая нужна помощь. Я рассказал наркому о задержке паровозов на станциях Лозовой и Ясиноватой. На этой станции паровозы держат без надобности по 7 часов вместо 1 часа 04 мин. Лазарь Моисеевич сказал: «Очень хорошо, что вы, Кривонос, сигнализировали об этих фактах». Обещал прислать инспектора. Я ездил с наркомом в Лозовую. Когда вернулся, радости не было предела. Какой чуткий наш нарком! Радостно и приятно работать с ним, под его руководством.

Сообщили мне как-то, что на мое имя есть телеграмма от тов. Кагановича. Читаю. Нарком спрашивает меня, как я думаю использовать отпуск и чем помочь.

Я не забываю совета нашего наркома — учиться и добиваться новых рекордов. Я занимаюсь по специальным предметам и готовлюсь поступить в Транспортную академию, чтобы стать инженером. А насчет рекордов скажу, что товарища Огнева обязательно обгоню! Я дам такие показатели, которых еще не было ни у меня, ни у тов. Огнева.

Я даю слово любимому вождю товарищу Сталину, что сумею отстоять честь нашего железнодорожного транспорта, и задание грузить 100 тысяч вагонов мы перекроем. Я даю слово добиться того, чтобы мой паровоз *шел быстрее к новым рекордам*.

ПЕТР КРИВОНОС.
Орденоносец-машинист депо Славянск, Донецкой дороги.

Билетная касса

Был у нас в старое время на станции Дебальцево кассир Скляров. Пассажиры его боялись, как чумы. Всегда он был пьян, даже на работе. С пассажирами был груб, часто их обсчитывал.

Скляровых было немало. Старая, царская система плодила безответственность, взяточничество, вырабатывала из кассиров подхалимов, жуликов, грубиянов, пренебрежительно относившихся к публике.

Нашу станцию Дебальцево в старое *время называли адом*. Станция была грязной, пассажиры — трудовой народ — по двое—трое суток валялись на вокзале, пока уедут. *Попасть на поезд было* не так легко. Никто о пассажирах не заботился.

Касса, находившаяся в темном углу, имела одно маленькое окошечко, из которого продавали билеты. Здесь выстраивалась длинная очередь. Пассажиры были всецело во власти кассиров, издевавшихся над темными, запуганными людьми. Помогал кассирам и жандарм Трусов. Он выталкивал из помещения недовольных пассажиров, как «нарушителей законного порядка».

Об этом тяжком прошлом вспоминаешь теперь, как во сне. Иной стала жизнь. Иными стали и пассажиры.

Борьба за культурное обслуживание пассажиров выдвинула в последнее время из рядов вокзальных работников, в частности из кассиров, много стахановцев.

Раньше пассажиру никогда не приходилось видеть в лицо кассира. Между тем за маленьким окошечком билетной кассы, похожим на скворешник, стоял трудящий*ся*, требовавший человеческого, заботливого к себе отношения и внимания. Вот почему кассир решил «пробить окно» к советскому пассажиру, найти с ним общий язык.

Мой опыт обслуживания пассажиров полностью себя оправдал. Выезд кассиров на линию и отметка билетов в поездах транзитным пассажирам, круглосуточная продажа билетов на местные поезда, предварительная заготовка билетов, закрепление в поездах дальнего следования отдельных вагонов за станцией Дебальцево—все это дало возможность окончательно ликвидировать очереди у касс и спокойно, без всякой сутолоки, пропускать 4—5 тысяч пассажиров в сутки.

Сейчас уже больше месяца, как меня выдвинули на работу инструктором стахановских методов работы. Я инструктирую и учу кассиров культурному обслуживанию пассажиров и уже добился, что из 10 билетных кассиров станции Дебальцево 6 стали подлинными стахановцами.

Сейчас на станции Дебальцево организованы прекрасный билетный зал, хороший ресторан, *зал ожидания*. Начиная от дежурного по вокзалу и кончая швейцаром и уборщицей, все заботливо и внимательно *относятся* к пассажиру. На станции стало уютно: цветы, музыка. Приятно работать, видя вокруг довольные лица.

Нашу работу оценила партия, оценил наш нарком Л. М. Каганович. В начале июля я получил от тов. Кагановича такую телеграмму: «Прошу сообщить мне, как и когда вы думаете использовать свой отпуск. Помогли ли вам местные железнодорожные органы в наилучшем использовании вашего отпуска? Чем необходимо вам помочь — лечением или отпуском? Наркомпути Л. Каганович».

Эта телеграмма потрясла меня. Разве есть еще такая страна в мире, где правительство так беспокоится о рабочем, интересуется всеми деталями его быта? Это возможно только в нашей стране!

Я ответил тов. Кагановичу, что ни в чем не нуждаюсь, путевку имею и скоро поеду лечиться. Одно я попросил у тов. Кагановича — помочь мне учиться, помочь мне поступить в Транспортную академию.

ПЕТР АЛАДИН.
Инструктор стахановских методов работы, старший кассир станции Дебальцево.

ГОД РАБОТЫ

30 июля 1935 года — знаменательная дата для *социалистического железнодорожного* транспорта. В этот день железнодорожники были приняты в Кремле товарищем Сталиным и руководителями партии и правительства.

Транспорт в то время шел уже в гору, но шел, еще покачиваясь. Вождь партии поставил тогда перед железнодорожниками ряд задач. Среди них — необходимость железной дисциплины, требование, чтобы «транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером». Была выдвинута задача, чтобы погрузка была доведена до 75—80 тысяч вагонов в сутки.

Прошел год. Поучительно присмотреться, как справился железнодорожный транспорт с поставленными перед ним задачами?

Наиболее ярким показателем работы железнодорожного транспорта является погрузка. На протяжении всего года после приема в Кремле погрузка непрерывно росла. И уже в первом квартале нынешнего года железнодорожники добились блестящей победы: среднесуточная погрузка в первом квартале составила 80,3 тыс. вагонов.

В первом полугодии 1936 года грузилось ежедневно в среднем 85,4 тысячи вагонов. Это — на 23,7 тыс. вагонов больше, чем в первом полугодии прошлого года. Погрузка в июне нынешнего года составила 89,9 тыс. вагонов ежесуточно, в июле — за 26 дней — 89,5 тыс. вагонов. Таким образом, задание, поставленное товарищем Сталиным перед железнодорожным транспортом год назад, выполнено железнодорожниками по-стахановски. Задание суточной погрузки не только *выполнено, но и перевыполнено*. Теперь грузится ежедневно на 10 тысяч вагонов больше, чем было намечено в задании.

Успехи грузового движения позволили провести к лету нынешнего года ряд мер для улучшения пассажирского движения. Количество пассажирских поездов — дальних, местных, пригородных — летом нынешнего года почти в полтора раза больше, чем летом прошлого года. Увеличивается скорость движения пассажирских *поездов*. Организован специальный ремонт пассажирских вагонов. Проводятся необходимые меры, чтобы повысить удобства *для пассажиров*: увеличивается число спальных мест, включаются в состав поездов вагоны-рестораны и буфеты, создаются *образцовые культурные поезда с душами*, парикмахерскими и т. д.

* * *

Под'ем железнодорожного транспорта связан с именем Лазаря Моисеевича Кагановича. Большевистский, сталинский стиль с неукротимой энергией и настойчивостью внедряется им в практику повседневной работы транспорта. И результаты этого теперь ощущают и видят все.

Разбив наголову буржуазные «теории предела», сковывавшие инициативу многих работников транспорта и предопределявшие топтание на месте, новое руководство НКПС сумело развязать инициативу работников транспорта и мобилизовать массы железнодорожников для работы по-новому. Решающее значение имели организационные мероприятия, в первую очередь правильная расстановка людей. Огромный под'ем железнодорожного транспорта достигнут отнюдь не путем увеличения численности людей. В мае нынешнего года количество работников железнодорожного транспорта было больше, чем в мае прошлого года, всего на 1,3 проц. Те же самые кадры при новой расстановке и новых методах, воодушевленные сталинской путевкой, сумели за год увеличить работу почти на 40 проц. Решающее значение здесь принадлежит установлению железной дисциплины.

Особо важную роль сыграли организационно-технические мероприятия. Здесь нужно прежде всего отметить установление твердого графика и расписания движения поездов — этого «железного закона для работников железнодорожного транспорта» *).

Стахановское движение на транспорте способствовало разоблачению заниженных производственных норм и вскрытию новых резервов. Рост стахановско-кривоносовского движения, введение прогрессивно-сдельной оплаты и выделение ведущих профессий, а также повышение оплаты низкооплачиваемых групп способствовали значительному росту заработной платы работни*ков транспорта*.

В 1935 году среднемесячная заработная плата повысилась по сравнению с 1934 годом на 22,7 проц. В мае нынешнего года она была выше, чем в мае прошлого года, почти на 28 проц. Среднемесячный заработок машинистов товарных поездов повысился с 362 рублей в 1934 году до 519 рублей в 1935 году и до 660 рублей в апреле нынешнего года. Лучшие машинисты — стахановцы-кривоносовцы зарабатывают по 1.500—2.000 рублей в месяц.

* * *

Для того, чтобы вытащить всю цепь, нужно ухватиться за ее ведущие звенья,—таков ленинско-сталинский метод работы. Основным звеном при поднятии железнодорожного транспорта является борьба с крушениями и ускорение оборота вагона. Несмотря на то, что успехи в борьбе с авариями еще не могут считаться достаточными, сосредоточение внимания массы железнодорожников на борьбе с крушениями сыграло огромную мобилизующую и дисциплинирующую роль.

Время оборота вагона — в сутках — сократилось с 7.02 в июне прошлого года до 6,32 в июне нынешнего года при плане 5,7. За пять месяцев текущего года *оно* сократилось, по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, на 21 проц. Среднесуточный пробег вагона грузового парка за тот же период превышает прошлогодний на 17,8 проц.

Значительно улучшились показатели работы паровоза. Суточный пробег паровоза в грузовом движении составлял в *июне прошлого* года 188 *километров*, в июне нынешнего года — 254,4 километра при плане в 253 километра. Участковая скорость грузового поезда составляла в июне прошлого года 15,5 км в час, в июне нынешнего года — 19,8 километра. Средняя техническая скорость грузового поезда в мае нынешнего года превышает прошлогоднюю майскую на 31,7 проц.

Интенсивно продолжается процесс технической реконструкции железнодорожного транспорта. Капитальные вложения составили в 1934 г. 2,8 миллиарда рублей, в прошлом году — 4 миллиарда рублей, планом текущего года предусмотрены капитальные вложения в 4,8 миллиарда рублей. Основные фонды железнодорожного транспорта равны примерно 20 миллиардам рублей.

С ноября прошлого года железнодорожный транспорт полностью перешел на автоторможение. Продолжаются работы по применению автоблокировки, ширится электрификация железных дорог. Развернулось строительство сети вагоноремонтных мастерских и машинно-путевых станций, имеющих огромное значение для улучшения работы железных дорог. Проводится в жизнь задание, чтобы 1.000 железнодорожных станций освещались электричеством.

Бесспорно, что для улучшения транспорта имело огромное значение то, что тяжелая промышленность выполнила свои обязательства и дала железным дорогам в 1935 году 85 тысяч вагонов (в 2-осном исчислении).

* * *

С точки зрения соотношения отраслей хозяйства в процессе расширенного социалистического воспроизводства решающее значение имеет тот факт, что уже в 1935 году темп развертывания работы *железнодорожного транспорта был* выше темпов развития других отраслей народного хозяйства. В нынешнем году этот темп еще *более усиливается*. А это означает, что транспорт не только не тормозит уже развертывание работы других отраслей народного хозяйства, как это было в предшествующие годы, а, наоборот, стимулирует их развитие, требуя от клиентов погрузки. Все нужды промышленности в перевозках теперь полностью удовлетворяются транспортом. Характерно, что установленный план перевозок на третий квартал превышает заявки клиентуры. Клиентура в июле не могла пред'явить грузы в таком количестве, в каком НКПС намечал свои перевозки. Это крупнейшая победа!

Особенно большое значение имеет улучшение работы транспорта в области товарооборота. Здесь наблюдается ускорение оборачиваемости товаров, большая равномерность распределения их. Это в свою очередь влияет на выравнивание цен в разных районах.

* * *

Железнодорожным транспортом сделано много, результаты улучшения его работы заметны во всех отраслях народного хозяйства. Немало лучших железнодорожников, участников под'ема транспорта, отмечено высшей наградой — орденами Союза ССР. Но неправильно было бы думать, что все уже сделано. Нужно указать, что все еще велико количество аварий. Неудовлетворительно выполняется график движения, неудовлетворительно также осуществляются задания по маршрутизации поездов, много еще предстоит сделать в области овладения техникой,—в частности не может быть признано удовлетворительным качество ремонта.

Планы погрузки железнодорожным транспортом — в целом — перевыполняются, но анализ показывает, что перевыполнение часто идет за счет внеплановых грузов — при недовыполнении заданий по погрузке грузов первой и второй категории. Только ли клиенты виновны в таком характере выполнения плана погрузки?

Железнодорожный транспорт в течение считанных месяцев из отрасли отстававшей, начинавшей тормозить развитие народного хозяйства, *превратился* в отрасль передовую, при чем выполнение колоссальных заданий транспорта не повлекло за собой никакого сжатия работы на других участках. Наоборот, выполнение этих заданий происходило в условиях огромного развития всех отраслей народного хозяйства. В социалистической организации хозяйства заложены не только возможности колоссального роста, но и возможности весьма успешного маневрирования в больших масштабах.

Вдохновленные вниманием, заботой и четкими указаниями товарища Сталина, руководимые железным наркомом Л. М. Кагановичем, железнодорожники вывели транспорт на широкую дорогу победоносного социалистического строительства. За год железнодорожный транспорт превратился в передовую отрасль хозяйства и в мощную крепость обороны нашей родины.

А. МЕНДЕЛЬСОН.

*) «Правила технической эксплоатации железных дорог Союза ССР», стр. 75, § 281. Трансжелдориздат, 1936 г.

О ГОСУДАРСТВЕННОМ ПЛАНЕ ОЗИМОГО СЕВА НА 1936 ГОД

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1.—Утвердить следующий план озимого сева на 1936 год в совхозах, колхозах и единоличных хозяйствах по республикам, краям и областям (в тыс. га):

Республики, края и области	Всего	В совхозах всех систем	В том числе: Наркомсовхозов	Наркомзема	Наркомпищепрома	ОРСов и проч. организаций	В колхозах	В т. ч. в колхозах, обслуж. МТС	В единоличных хозяйствах
Северный край	328,0	4,0	1,4	0,4	0,1	2,1	319,0	160,0	5,0
Карельская АССР	16,1	0,1	—	—	—	0,1	15,4	12,0	0,6
Ленинградская область	458,0	6,0	0,7	0,5	1,4	3,4	438,0	[illegible]	14,0
Калининская область	571,4	6,4	1,2	1,2	1,2	2,8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Западная область	1045,4	15,4	6,5	3,5	3,7	1,7	1000,0	[illegible]	30,0
Московская область	1395,9	60,9	8,7	7,7	24,7	19,8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ивановская область	859,5	9,5	3,5	2,4	0,6	3,0	846,0	150,0	4,0
Ярославская область	304,0	4,0	0,9	0,9	0,2	2,0	296,0	180,0	4,0
Горьковский край	1209,0	17,0	2,5	3,7	0,7	10,1	1077,0	740,0	115,0
Кировский край	1292,3	12,3	2,2	2,7	0,6	6,8	1250,0	855,0	30,0
Татарская АССР	1125,0	86,0	19,3	4,7	4,3	7,7	1009,0	880,0	30,0
Куйбышевский край	1811,4	161,4	120,0	15,8	13,0	12,6	1625,0	1420,0	25,0
Саратовский край	1323,6	123,6	105,4	10,9	4,8	2,5	1200,0	1200,0	—
Сталинградский край	1035,3	135,3	128,3	1,7	1,8	3,5	900,0	878,0	—
Воронежская область	2152,2	172,2	104,3	14,8	46,8	6,3	1970,0	1925,0	10,0
Курская область	1594,5	44,5	9,5	10,5	22,5	2,0	1536,0	1500,0	14,0
Азово-Черноморск. край	2643,2	402,2	325,0	30,8	35,0	11,4	2240,6	2248,3	0,4
Северо-Кавказский край	1695,0	235,0	205,0	10,3	5,7	14,0	1420,0	1345,0	30,0
Крымская АССР	583,0	110,0	70,3	13,6	3,0	23,1	472,5	472,5	0,5
Башкирская АССР	899,7	59,7	52,4	2,2	2,6	2,5	818,0	570,0	22,0
Оренбургская область	645,2	114,2	102,6	4,2	3,9	3,5	530,0	530,0	1,0
Свердловская область	649,1	19,1	1,7	3,7	1,4	12,3	625,0	500,0	5,0
Челябинская область	493,7	93,7	73,0	2,5	1,8	6,4	398,5	370,0	1,5
Казахская АССР	451,0	51,0	29,3	5,4	8,8	7,5	400,0	365,0	—
Каракалпакская АССР	8,1	0,1	—	—	—	0,1	6,5	5,5	1,5
Киргизская АССР	160,9	10,9	4,1	2,9	3,3	0,6	140,0	130,0	10,0
Омская область	326,6	26,6	23,6	0,3	1,3	1,0	297,0	195,0	3,0
Западно-Сибирский край	543,7	43,7	27,8	1,1	2,5	12,3	475,0	245,0	25,0
Красноярский край	215,0	15,0	10,9	1,0	0,3	2,8	198,0	135,0	2,0
Восточно-Сибирский край	196,7	6,7	3,1	1,4	0,2	2,0	178,0	135,0	2,0
Д. В. К.	10,5	0,5	—	0,3	—	0,2	10,0	10,0	—
Якутская АССР	2,2	0,2	0,1	—	—	0,1	2,0	0,7	—
Украинская ССР	9860,0	660,0	422,0	54,5	110,0	73,5	9190,0	8780,0	10,0
В том числе:									
Киевская область	1264,9	35,2	2,2	3,6	24,9	4,5	1229,0	1135,0	0,8
Черниговская область	710,0	16,0	1,5	3,2	6,1	4,2	693,0	575,0	6,3
Винницкая область	1118,4	21,6	0,4	2,6	16,9	1,7	1052,5	1063,5	0,9
Харьковская область	1658,7	95,4	32,4	8,1	43,6	11,3	1551,0	1002,0	1,5
Днепропетровская обл.	2060,4	155,9	102,0	17,1	5,6	11,2	1911,0	1918,0	—
Одесская область	1981,5	212,4	181,0	12,6	10,8	8,0	1749,0	1758,0	—
Донецкая область	857,1	142,5	102,5	7,2	1,3	31,5	760,0	714,0	—
Молдавская АССР	217,0	2,0	—	0,1	0,8	1,1	214,5	214,5	0,5
ЗСФСР	1031,0	46,0	10,0	23,4	1,4	11,2	853,5	534,0	131,5
В том числе:									
Азербайджанская ССР	644,1	28,1	10,0	9,4	0,5	8,2	537,0	305,0	79,0
ССР Грузия	276,8	16,8	—	13,5	0,6	2,7	215,5	165,0	44,0
ССР Армения	110,1	1,1	—	0,5	0,3	0,3	101,0	64,0	8,0
Белорусская ССР	1126,5	36,5	20,0	8,2	0,5	7,8	1030,0	725,0	60,0
Узбекская ССР	614,4	54,4	42,6	7,4	0,2	4,2	532,0	475,0	28,0
Туркменская ССР	117,2	7,2	3,8	3,0	—	0,4	104,0	96,0	6,0
Таджикская ССР	164,4	6,4	3,7	2,2	—	0,5	150,0	68,0	8,0
ВСЕГО по Союзу ССР:	38419,0	2798,0	1945,4	260,3	306,5	283,8	34993,0	30033,0	628,0

2.—Утвердить следующий план посева в 1936 году озимой пшеницы в совхозах, колхозах и единоличных хозяйствах по республикам, краям и областям:

(в тыс. га)

Республики, края и области	Всего	В совхозах всех систем	В том числе: Наркомсовхозов	Наркомзема	Наркомпищепрома	ОРСов и проч. организаций	В колхозах	В т. ч. в колхозах, обслуж. МТС	В единоличных хозяйствах
Северный край	20,5	0,5	0,3	0,1	—	0,1	20,0	17,0	—
Карельская АССР	1,0	—	—	—	—	—	1,0	1,0	—
Ленинградская область	111,9	1,9	0,4	0,2	0,7	0,6	109,0	72,0	1,0
Калининская область	111,3	1,3	0,3	0,4	0,4	0,2	110,0	80,0	—
Западная область	104,0	4,0	1,0	1,0	1,8	0,2	100,0	65,0	—
Московская область	344,5	19,5	4,0	3,0	7,7	4,8	325,0	250,0	—
Ивановская область	93,0	3,0	1,6	0,8	—	0,6	90,0	50,0	—
Ярославская область	76,0	1,0	0,4	0,3	—	0,3	75,0	42,0	—
Горьковский край	152,0	2,0	0,4	0,9	0,1	0,6	149,0	105,0	1,0
Кировский край	35,5	0,5	0,1	0,3	—	0,1	35,0	30,0	—
Татарская АССР	27,9	2,9	1,9	0,5	0,3	0,2	25,0	20,0	—
Куйбышевский край	173,4	23,4	17,9	3,3	1,2	1,0	150,0	150,0	—
Саратовский край	97,6	12,6	8,7	2,7	1,1	0,1	85,0	85,0	—
Сталинградский край	119,2	46,2	45,2	0,5	0,1	0,4	73,0	53,0	—
Воронежская область	580,7	80,7	51,5	6,6	20,2	2,4	500,0	500,0	—
Курская область	526,2	26,2	4,5	4,3	16,4	1,0	500,0	470,0	—
Азово-Черноморский край	1946,7	336,7	280,0	26,1	24,5	6,1	1609,0	1495,3	0,4
Северо-Кавказский край	1535,9	200,9	180,0	6,9	4,0	10,0	1310,0	1290,0	25,0
Крымская АССР	483,5	90,5	65,0	11,7	2,3	11,5	392,5	392,5	0,5
Башкирская АССР	10,2	0,2	0,1	—	0,1	—	10,0	10,0	—
Оренбургская область	8,4	4,4	3,0	1,1	—	0,3	4,0	4,0	—
Свердловская область	2,1	0,1	—	0,1	—	—	2,0	1,5	—
Челябинская область	6,2	1,2	1,2	—	—	—	5,0	2,0	—
Казахская АССР	212,1	28,1	20,1	3,8	2,9	1,3	184,0	174,5	—
Каракалпакская АССР	8,1	0,1	—	—	—	0,1	6,5	5,5	1,5
Киргизская АССР	168,7	10,7	3,9	2,9	3,3	0,6	138,0	128,0	10,0
Омская область	5,2	0,2	0,2	—	—	—	5,0	5,0	—
Западно-Сибирский край	30,8	0,8	0,4	0,2	0,1	0,1	30,0	15,0	—
Красноярский край	0,2	0,2	0,2	—	—	—	—	—	—
Украинская ССР	6330,3	574,3	398,8	44,0	89,3	42,2	5756,0	5692,0	—
В том числе:									
Киевская область	610,2	26,2	1,1	2,0	21,4	1,7	584,0	535,0	—
Черниговская область	107,1	7,1	0,5	1,1	4,5	1,0	100,0	107,0	—
Винницкая область	593,7	16,7	0,2	1,7	13,8	1,0	577,0	575,0	—
Харьковская область	790,2	70,2	25,5	5,8	34,4	4,5	720,0	690,0	—
Днепропетровская область	1723,0	128,0	98,5	15,8	4,7	9,0	1595,0	1590,0	—
Одесская область	1852,5	207,5	181,0	10,7	9,3	6,5	1645,0	1635,0	—
Донецкая область	462,0	117,0	92,0	6,8	0,5	17,7	345,0	370,0	—
Молдавская АССР	191,0	1,0	—	0,1	0,7	0,2	190,0	190,0	—
З. С. Ф. С. Р.	811,1	[illegible]	0,5	0,7	0,9	[illegible]	681,0	420,0	102,0
В том числе:									
Азербайджанская ССР	451,0	16,0	9,5	0,7	—	[illegible]	390,0	210,0	55,0
ССР Грузия	249,0	11,0	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	198,0	150,0	40,0
ССР Армения	101,1	1,1	—	0,5	0,3	0,3	93,0	60,0	7,0
Белорусская ССР	115,3	5,3	3,2	1,5	—	0,7	100,0	90,0	2,0
Узбекская ССР	520,0 (?)	40,0	35,6	1,1	—	1,2	457,0	407,0	23,0
Туркменская ССР	99,5	5,5	2,4	1,1	—	0,2	90,0	80,0	4,0
Таджикская ССР	131,9	3,5	2,7	0,4	—	0,5	121,4	84,0	7,0
ВСЕГО по Союзу ССР	14891,0	1555,6	1147,5	135,3	177,4	95,4	13153,0	12256,5	182,4

3.—Утвердить площадь посева озимого рапса в колхозах, обслуживаемых МТС, в 1936 г. — 60 тыс. га, в том числе по Киевской области 20 тыс. и по Винницкой области — 40 тыс. гектар.

4.—Утвердить, как минимальный, следующий план посева в 1936 г. озимых культур чистосортными семенами в колхозах по республикам, краям и областям (в тыс. гектар):

Республики, края и области	Всего	В том числе: Пшеница	Рожь	Озимый ячмень
Северный край	125,0	20,0	105,0	—
Карельская АССР	3,0	—	3,0	—
Ленинградская область	315,0	90,0	225,0	—
Калининская область	370,0	50,0	320,0	—
Западная »	315,0	55,0	260,0	—
Московская »	1322,0	325,0	997,0	—
Ивановская »	295,0	80,0	215,0	—
Ярославская »	205,0	50,0	155,0	—
Горьковский край	990,0	90,0	900,0	—
Кировский край	1220,0	20,0	1200,0	—
Татарская АССР	1050,0	15,0	1035,0	—
Куйбышевский край	675,0	125,0	550,0	—
Саратовский край	985	85,0	900,0	—
Сталинградский край	838,0	53,0	785,0	—
Воронежская область	1500,0	450,0	1050,0	—
Курская область	1320,0	420,0	900,0	—
Азово-Черноморск. край	1550,5	1490,5	25,0	35,0
Северо-Кавказский край	1384,0	1300,0	—	84,0
Крымская АССР	472,5	392,5	—	80,0
Башкирская АССР	810,0	10,0	800,0	—
Оренбургская область	492,0	4,0	488,0	—
Свердловская область	600,0	—	600,0	—
Челябинская »	215,0	5,0	210,0	—
Казахская АССР	285,0	110,0	175,0	—
Киргизская АССР	60,0	60,0	—	—
Омская область	90,0	5,0	85,0	—
Зап.-Сибирский край	90,0	20,0	70,0	—
Красноярский край	30,0	—	30,0	—
Вост. Сибирск. край	5,0	—	5,0	—
Украинская ССР	6872,0	5845,0	1027,0	—
В том числе:				
Киевская область	965,0	585,0	380,0	—
Черниговская »	190,0	120,0	70,0	—
Винницкая »	710,0	590,0	120,0	—
Харьковская »	1170,0	750,0	420,0	—
Днепропетровская область	1605,0	1595,0	10,0	—
Одесская область	1660,0	1645,0	15,0	—
Донецкая область	380,0	370,0	10,0	—
Молдавская АССР	192,0	190,0	2,0	—
ЗСФСР	281,0	240,0	—	41,0
В том числе:				
Азербайджанская ССР	166,0	125,0	—	41,0
ССР Грузия	103,0	103,0	—	—
ССР Армения	12,0	12,0	—	—
Белорусская ССР	247,0	72,0	175,0	—
Узбекская ССР	430,0	370,0	—	60,0
Туркменская ССР	35,0	35,0	—	—
Таджикская ССР	3,0	3,0	—	—
ВСЕГО по Союзу ССР:	25480,0	11890,0	13290,0	300,0

5.—Утвердить план посева в 1936 году озимых культур сортовыми семенами в совхозах НКСовхозов в размере 1.500 тыс. га, в том числе пшеницы 1.050 тыс. га.

Обязать НКСовхозов установить площадь посева сортовыми семенами по каждому совхозу одновременно с доведением плана озимого сева.

6.— Все семена озимой пшеницы и ржи для посева должны быть протравлены и тщательно протриерованы.

7.— Обязать СНК республик, краевые и областные исполнительные комитеты, НКЗем СССР и НКСовхозов обеспечить выделение в озимом клину в каждом колхозе и совхозе семенных участков в точном соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10-го февраля 1936 г. «О государственном плане весеннего сева в 1936 г.».

8.— Поручить НКЗему Союза ССР и НКСовхозов установить предельные сроки окончания сева по каждой республике, краю и области.

Озимый сев в каждом колхозе и совхозе должен быть проведен не более, чем в 7—10 рабочих дней.

9.— Обязать наркоматы Союза ССР, СНК республик, краевые и областные исполкомы при передаче земель от совхозов и подсобных хозяйств колхозам обеспечить полное выполнение планового задания по озимому севу на передаваемых площадях.

Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР
В. ЧУБАРЬ.

Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР
И. МИРОШНИКОВ.

Москва, Кремль. 29 июля 1936 г.



Награжденные орденами «Знак почета» М. Ф. Петрянина (слева) — весовщица станции Бойня, Окружной железной дороги (Москва), и К. С. Сазонова — токарь завода «Ревтруд» (Тамбов). Фото Н. Кулешова.

Об утверждении положения о звании Героя Советского Союза

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

1. Утвердить Положение о звании Героя Советского Союза.

2. Отменить ст. 4 постановления Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР от 16 апреля 1934 г. «Об установлении высшей степени отличия—звания Героя Советского Союза» (С. З. Союза ССР 1934 г. № 21, ст. 168).

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль. 29 июля 1936 г.

Положение о звании Героя Советского Союза

1. Звание Героя Советского Союза является высшей степенью отличия и присваивается за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением геройского подвига.

2. Звание Героя Советского Союза присваивается исключительно постановлениями Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

3. Героям Советского Союза:

а) вручается высшая награда Союза ССР — орден Ленина;

б) выдается особая грамота Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

4. По ордену Ленина, получаемому награжденным одновременно с присвоением звания Героя Советского Союза, денежное вознаграждение выплачивается в двойном размере.

5. Героям Советского Союза предоставляются права и преимущества, предусмотренные ст. ст. 10—16 Общего Положения об орденах Союза ССР (С. З. Союза ССР 1936 г. № 24, ст. 220-б).

6. Лишение звания Героя Советского Союза может быть произведено только постановлением Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР
И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль. 29 июля 1936 г.

На 25 июля всего по Союзу скошено 34.147 тыс. гектаров колосовых культур

СВОДКА НАРКОМЗЕМА СССР, НАРКОМСОВХОЗОВ И НАРКОМПИЩЕПРОМА СССР О ХОДЕ УБОРКИ КОЛОСОВЫХ НА 25 ИЮЛЯ 1936 Г.

Республики, края и области	Скошено: Всего: Тысяч га	Всего: В % к плану	В том числе: В колхозах (В % к плану)	В совхозах: НКСХ (В % к плану)	НКЗ (В % к плану)	НКПП (В % к плану)	Обмолочено: Всего: Тысяч га	Всего: В % к скошен.	В том числе: В колхозах (В % к скошен. площ.)	В совхозах НКСХ (В % к скошен. площ.)	В колхозах: Свезено и убрано комбайнами (В % к скошен. площ.)	Заскирдовано, сложено под навес и убрано комбайн. (В % к скошен. площ.)	Убрано комбайн.: Машинно-трактор. станций в колхозах (В % к плану)	В совхозах НКСХ (В % к плану)
Северный край	14	1	2	3	—	—	—	—	—	7	—	—	—	1
Ленинградская обл.	263	23	24	1	5	15	20	8	8	10	96	29	—	1
Западная область	963	48	49	33	26	42	79	8	8	10	66	58	—	14
Московская обл.	1356	51	53	34	32	33	329	24	23	62	90	63	19	32
Калининская обл.	334	27	27	39	8	25	25	7	7	17	74	48	10	3
Ивановская обл.	172	24	25	6	8	17	8	5	4	38	97	22	7	3
Ярославская обл.	94	13	14	4	3	3	2	2	2	—	96	6	—	—
Горьковский край	654	28	30	19	11	10	28	4	4	5	98	24	9	7
Кировский край	217	8	8	9	—	5	1	1	1	—	94	52	2	—
Башкирская АССР	77	3	3	—	—	—	1	1	1	—	62	7	—	—
Татарская АССР	702	31	32	17	4	1	59	8	8	21	94	13	11	11
Куйбышевский край	1346	31	33	12	16	9	257	19	18	51	85	44	13	8
Оренбургская обл.	263	9	11	3	3	15	104	40	37	85	59	55	11	2
Воронежская обл.	2101	58	62	30	29	39	572	27	25	73	96	55	41	25
Курская область	1601	61	62	32	40	59	324	20	20	47	92	53	27	23
Саратовский край	1222	34	35	24	21	12	602	49	47	77	66	69	34	21
Сталинградский край	1281	44	46	33	52	88	694	54	51	85	52	78	48	32
Азово-Черном. край	3583	70	74	51	59	78	1926	54	50	90	60	59	80	50
Северо-Кавказ. край	1360	61	66	44	47	59	550	40	37	85	59	49	66	39
Крымская АССР	668	86	88	77	87	100	521	78	77	97	71	88	103	78
Казахская АССР	286	7	7	5	26	7	97	34	29	75	28	62	6	6
В т. ч. Алма-Атин. обл.	40	8	9	2	—	—	15	38	40	—	54	100	—	—
» Зап.-Казах. »	70	23	28	9	—	—	18	26	27	35	24	69	—	—
» Южно-Казах. »	176	38	38	45	—	—	64	36	29	87	23	49	—	—
Киргизская АССР	81	11	12	14	41	67	26	32	32	55	28	51	52	16
Украинская ССР	12214	78	84	54	59	75	4435	36	34	82	87	50	69	48
В т. ч. Киевская обл.	1759	89	91	82	61	—	265	15	15	17	91	38	67	31
» Чернигов. »	945	84	88	73	75	—	115	12	12	12	90	44	46	18
» Винницкая »	1590	93	95	79	64	—	326	21	21	18	90	49	61	33
» Харьков. »	2069	78	84	43	63	—	481	23	28	43	99	34	56	23
» Днепропетр. »	2273	72	78	52	60	—	1298	57	56	84	77	60	74	46
» Одесская »	2240	76	84	69	84	—	1386	62	58	94	82	69	77	68
» Донецкая »	1085	61	65	35	50	—	423	39	37	82	69	44	54	31
» АМССР	253	79	80	—	—	—	105	42	42	—	100	63	100	—
Белорусская ССР	1542	74	78	48	60	22	207	13	14	10	95	83	6	19
Азербайджанская ССР	470	64	70	38	89	96	143	30	30	100	—	—	148	93
ССР Грузии	204	40	54	—	79	57	62	30	29	—	84	73	200	—
ССР Армении	38	11	11	—	—	15	6	17	20	—	70	50	18	—
Узбекская ССР	722	58	57	95	81	49	437	61	57	91	—	—	183	86
Туркменская ССР	109	68	70	68	61	—	54	50	50	58	—	—	140	61
Таджикская ССР	212	42	45	64	75	45	118	56	56	86	—	—	—	62
ИТОГО по СССР	34147	38	40	26	34	49	11687	34	32	82	81	54	39	25
Было на 20.VII—36 г.	24372	27	29	17	23	32	6860	28	26	81	78	39	27	16
Было на 25.VII—35 г.	23265	27	29	26	33	32	5717	25	22	67	56	32	—	—

Примечание: По Киргизской АССР и по Азербайджанской ССР — сведения на 20 июля.

О РАЗУКРУПНЕНИИ РАЙОНОВ КАЗАХСКОЙ АССР

Постановление Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета

Президиум Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета постановляет:

1. Разделить Шемонаихинский район, Восточно-Казахстанской области, на два района:

а) Шемонаихинский район с центром в поселке Шемонаиха;

б) Ново-Шульбинский район с центром в поселке Новая-Шульба;

2. Разделить Иргизский район, Актюбинской области, на два района:

а) Иргизский район с центром в поселке Иргиз;

б) Карабутакский район с центром в поселке Карабутак.

3. Разделить Семиозерный район, Актюбинской области, на два района:

а) Семиозерный район с центром в поселке Семиозерное;

б) Тарановский район с центром в поселке Викторовский.

4. Разделить Темирский район, Актюбинской области, на два района:

а) Темирский район с центром в городе Темир;

б) Джурунский район с центром в поселке Джурун.

5. Выделить из состава Кустанайского и Убаганского районов, Актюбинской области, новый район Убаганский с центром в поселке Больше-Чураковский, существующий же Убаганский район переименовать в Урицкий.

6. Разделить Андреевский район, Алма-Атинской области, на два района:

а) Андреевский район с центром в поселке Андреевка;

б) Дзержинский район с центром в поселке Колпаковка, переименовав последний в поселок Дзержинский.

7. Разделить Кегенский район, Алма-Атинской области, на два района:

а) Кегенский район с центром в поселке Кегень;

б) Нарын-Кольский район с центром в поселке Нарын-Кол.

8. Разделить Мамлютский район, Карагандинской области, на два района:

а) Мамлютский район с центром в поселке Мамлютка;

б) Соколовский район с центром в поселке Пресновка.

9. Разделить Красноармейский район, Карагандинской области, на два района:

а) Красноармейский район с центром в поселке Ново-Сухотинское;

б) Келлеровский район с центром в поселке Келлеровский.

10. Разделить Калининский район, Карагандинской области, на два района:

а) Калининский район с центром в поселке Журавлевка;

б) Новочеркасский район с центром в поселке Новочеркасское.

Председатель Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета
М. КАЛИНИН.

Секретарь Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета
А. КИСЕЛЕВ.

Москва, Кремль. 29 июля 1936 г.

ОБ ОБРАЗОВАНИИ НОВЫХ ОБЛАСТЕЙ В КАЗАХСКОЙ АССР

Постановление Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета

Учитывая ходатайство советских, хозяйственных и общественных организаций Казахской АССР, Президиум Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета постановляет:

1. Разделить Карагандинскую область Казахской АССР на две области: Карагандинскую и Северо-Казахстанскую.

Центром Карагандинской области установить город Караганда, центром Северо-Казахстанской области—город Петропавловск.

2. Карагандинскую область организовать в составе районов: Акмолинского, Нуринского, Вишневского, Новочеркасского, Еркеншиликского, Кургальджинского, Тельмановского и города Караганда с присоединенными к нему сельскими советами: Жана-Аркинского, Четского, Коунрадского, Кувского, Баян-Аульского, Каркаралинского и Прибалхашстроя. Включить в состав Карагандинской области Карсакпайский район Южно-Казахстанской области.

Каркаралинский округ — ликвидировать.

3. Северо-Казахстанскую область организовать в составе районов: Мамлютского, Соколовского, Пресновского, Айртауского, Арыкбалыкского, Калининского, Кокчетавского, Атбасарского, Щучинского, Энбекшильдерского, Кзыл-Туского, Тонкерейского, Бейнеткорского, Сталинского, Красноармейского, Ленинского, Приишимского, Булаевского, Полудинского, Зерендинского, Максинского, Есильского, Молотовского, Рузаевского, Келлеровского и города Петропавловск с присоединенными к нему сельскими советами.

4. Разделить Актюбинскую область на две области: Актюбинскую и Кустанайскую.

Центром Актюбинской области установить город Актюбинск, центром Кустанайской области—город Кустанай.

5. Кустанайскую область организовать в составе районов: Кустанайского, Федоровского, Карабалыкского, Мендыгаринского, Семиозерного, Убаганского, Урицкого, Джетыгаринского, Батбакаринского, Тарановского, Тургайского и города Кустанай.

Отнести к Кустанайской области Пресногорьковский район Карагандинской области.

6. Актюбинскую область организовать в составе районов: Аральского, Иргизского, Ключевого, Мартукского, Новороссийского, Степного, Табынского, Темирского, Уильского, Хобдинского, Челкарского, Карабутакского, Джурунского и города Актюбинска.

Председатель Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета
М. КАЛИНИН.

Секретарь Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета
А. КИСЕЛЕВ.

Москва, Кремль, 29 июля 1936 года.

ВЫПОЛНЕН ГОДОВОЙ ПЛАН ЛОВА СЕЛЬДИ

ПЕТРОПАВЛОВСК, 29 июля. (ТАСС). Камчатка за пять дней до конца июля выполнила годовой план лова сельди. Выловлено 100 198 центнеров при плане 100 тыс. центнеров. Перевыполнено задание по вылову вкуснейшей камчатской рыбы чавычи.

101 ГЕКТАР ОДНИМ «СТАЛИНЦЕМ»

ПЯТИГОРСК, 29 июля. (ТАСС). Комбайнер Далбалковской МТС Евдокимовского района тов. Потапов убрал одним «Сталинцем» 28 июля 101 гектар.

СОВЕЩАНИЕ В ЦК КП(б) ГРУЗИИ О ХОДЕ СБОРА ЧАЙНОГО ЛИСТА

ТИФЛИС, 29 июля. (ТАСС). Вчера в ЦК КП(б) Грузии под председательством тов. Л. Берия состоялось совещание, посвященное ходу сбора чайного листа.

На совещании присутствовали—председатель Совнаркома Грузии тов. Мгалоблишвили, наркомзем тов. Матикашвили, секретари Аджарского и Абхазского обкомов партии тт. Геурков и Агрба, секретари райкомов партии чайных районов, директора чайных совхозов, руководящие работники и специалисты Наркомзема Грузии и треста «Чай-Грузия».

После сообщения заведующего сельхозотделом ЦК Грузии тов. Кекелия о ходе сбора чайного листа развернулись оживленные прения, выступило 23 человека. Закрывая совещание, тов. Л. Берия поставил перед партийными и советскими организациями чайных районов ряд конкретных задач по усилению сбора чайного листа и повышению урожая чая.

ВСЕНАРОДНОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА КОНСТИТУЦИИ СОЮЗА ССР

Бригада комбайнера Нудьги горячо обсуждает проект

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 29 июля. (Корр. «Правды»). На колхозных полях Днепропетровщины сейчас горячая пора — идет уборка обильного урожая. Дорога каждая минута. И все же колхозники не прекращают обсуждения проекта Конституции.

На-днях комбайнер-орденоносец тов. Нудьга из Мелитопольской МТС организовал обсуждение проекта среди членов своего агрегата.

В своем выступлении тов. Нудьга заявил:

— Советское правительство наградило меня орденом Трудового Красного знамени. Сейчас я живу хорошо — всего вдоволь. Проект Конституции — замечательный документ. Хочу внести в него одно лишь дополнение. Считаю, что в статье 141-й, где сказано о порядке выставления кандидатур при выборах в депутаты, необходимо добавить, за какое время до выборов должны быть выдвинуты кандидаты.

Зажигательную речь произнес Петро Тарасенко.

— Растет наше село Кизияр и наш колхоз имени Сталина. Что было в этом селе до революции? Многие из вас помнят, как кулаки издевались над нами — беднотой. Мы трудились, а они пожинали наши плоды. Чтобы лучше душить бедноту, к услугам помещиков и кулаков были в нашем селе церковь, 3 попа, урядник, пристав, старшина и 7 стражников. Грамоте обучалось только 150 детей.

Теперь в нашем селе имеется 6 школ, 28 учителей, учится больше тысячи детей. Есть детский дом, хата-родильня, амбулатория, две детских площадки, детский санаторий, 4 детских яслей, 3 колхозных клуба.

А что представлял собой раньше суд? Не суд, а комедия. Всегда виноватым оставался бедняк, потому что кто был богат и имел много денег, тот и прав был. Наш советский суд стоит на защите законов трудящихся. Большое значение на селе имеют сельские общественные суды. Поэтому я вношу в проект Конституции добавление, чтобы сельских общественных судей выбирать наравне с народными судьями и на такой же срок.

Присутствовавший при обсуждении парторг тов. Антипов высказал такую мысль:

— В нашем колхозе есть много колхозников, как, например, конюх Вакуленко, которые работают круглый год. Надо в Конституции записать, что колхознику, который работает круглый год, дается отпуск за счет колхоза.

В. КУЩЕНКО.

Выставка, посвященная проекту Конституции

На стене большая карта-диаграмма — «Распространение советов в 1905 году». Советы густо покрывают карту царской России — Москва, Петербург, Иваново-Вознесенск, Красноярск, Харбин, Одесса, Смоленск, Харьков и так далее, и так далее...

Это — первые зачатки революционной власти, прообраз диктатуры пролетариата, первый этап в борьбе за советы в России, за новый тип государства. Эта диаграмма лишь один из экспонатов большой выставки, устроенной парткабинетом МК ВКП(б). 13 щитов, из них центральный, посвященный проекту сталинской Конституции, — тройной. На нем великолепно сделанный портрет вождя народов СССР товарища Сталина и материалы, необходимые для понимания и изучения проекта Конституции.

Выставка продумана и составлена интересно. Первые этапы борьбы за диктатуру пролетариата. Первая советская Конституция. Годы гражданской войны. Создание союзной Конституции. Проект сталинской Конституции.

Выставка тесно связана с работой пропагандистов, агитаторов и заведующих парткабинетами Москвы. За месяц, т. е. со дня открытия, выставку посетило свыше 4 тысяч человек только из Москвы и Московской области.

Основные диаграммы и документы выставки парткабинет отлитографировал и снабдил ими предприятия Москвы и области. Заведующий парткабинетом Московского мясокомбината тов. Рубинштейн (на комбинате десять тысяч рабочих) с большой признательностью отзывается о присланных материалах. На комбинате эти материалы дополнили экспонатами местного характера, что дало возможность организовать цеховые выставки.

На московском заводе «Серп и молот» выставка, посвященная проекту Конституции, удачно дополнена историческими воспоминаниями рабочих о жизни при Гужоне, бывшем владельце завода.

Так центральная выставка пробуждает инициативу мест и заставляет находить новые методы агитации.

С. РОЗЕНТАЛЬ.

Дополнения и поправки к проекту Конституции

(Из писем, поступивших в редакцию)

К статье 109-й нужно добавить, что если народный суд данного района не оправдал доверия граждан или злоупотребил этим доверием, Совет депутатов трудящихся может поставить перед избирателями вопрос о переизбрании суда.

Одесса. **А. Губарь.**

Колхозы должны страховать всех своих колхозников подобно предприятию, страхующему своих рабочих и служащих. Благодаря этому будет создан мощный фонд социального страхования для расширения медицинского обслуживания и санитарно-курортной помощи колхозникам. Об этом следует сказать в статье 120-й.

Д. Махновский.

Верхнеднепровок.

Пункт «б» статьи 60-й, говорящей о функциях Верховного Совета союзной республики, я предлагаю дать в такой редакции: «Утверждает Конституции находящихся в ее составе автономных республик и определяет границы их территории в согласии с Верховным Советом АССР».

Смоленск. **А. Семенов.**

В статье 13-й следует перечислить столичные города всех 11 союзных республик.

Кронштадт. **В. Ливенцов.**

Предлагаю такую редакцию статьи 41-й: «Сессии Совета Союза и Совета Национальностей начинаются и заканчиваются одновременно. Длительность сессии определяется Верховным Советом».

И. Левин.

Ст. Перловская, Сев. ж. д.

Глава XI «Избирательная система» нуждается в дополнительной статье о том, что список кандидатов в Верховный Совет должен публиковаться в печати за 3 месяца до начала выборов.

Г. Харченко.

Ст. Мокроус, Ряз.-Ур. ж. д.



Казахская АССР. Беседа у костра в пионерском лагере Прибалхашстроя. Фото В. Чемко.

ТОВАРИЩИ С. В. КОСИОР И П. П. ЛЮБЧЕНКО НА ВЫСТАВКЕ УКРАИНСКОГО НАРОДНОГО ИСКУССТВА

29 июля выставку украинского народного искусства в Центральном парке культуры и отдыха им. Горького посетили секретарь ЦК КП(б)У тов. С. В. Косиор и председатель Совнаркома УССР тов. П. П. Любченко. На просмотре выставки присутствовали председатель Всесоюзного комитета по делам искусств при Совнаркоме СССР тов. П. М. Керженцев, постпред УССР при Союзном правительстве тов. Поляков, директор выставки тов. Рудаков и директор парка имени Горького тов. Б. Глан.

Товарищи Косиор и Любченко ознакомились с экспозицией выставки и новыми экспонатами, изготовленными специально для выставки в Москве мастерами украинского народного искусства. Среди новых экспонатов — большое панно «Счастливое детство» с изображением детского хоровода, вытканное заслуженным мастером украинского народного искусства Наталкой Вовк, Галиной Шурупий и Галиной Дериболот по эскизу украинской художницы С. Налепинской-Бойчук.

Товарищи Косиор и Любченко интересовались работой колхозниц-ковровщиц над художественным гобеленом «Товарищи Ворошилов и Буденный принимают парад красного казачества».

Затем тт. Косиор, Любченко и Керженцев осмотрели выставку хохломской росписи, устроенную в главном павильоне парка, и побывали в Зеленом театре.

Когда тт. Косиор и Любченко покидали парк, им были преподнесены цветы. (ТАСС).

СОБРАНИЕ ХАРЬКОВСКОГО ПАРТАКТИВА

ХАРЬКОВ, 29 июля. (Корр. «Правды»). Два дня харьковский партийный актив обсуждал доклад секретаря обкома тов. Демченко о решениях ЦК КП(б)У и обкома по делу партийной организации сталелитейного отдела Харьковского паровозостроительного завода. Все выступавшие говорили о грубых политических ошибках бывшего секретаря горкома тов. Соколова и об ошибках обкома, допущенных им по делу Харьковского паровозостроительного завода.

Актив одобрил решение об освобождении от работы секретаря горкома тов. Соколова и о снятии с работы секретаря заводского партийного комитета тов. Смирнова.

Новые дома для железнодорожников

В этом году ассигнования на жилищно-бытовое строительство по железнодорожному транспорту превышают 500 миллионов рублей. Будет построено около 1.000 000 квадр. метров жилой площади. В новых домах расселятся 150.000 железнодорожников. Кроме жилых домов, строятся 56 клубов, десятки амбулаторий, магазинов, яслей, красных уголков.

В 1936 году впервые разработаны типовые проекты для жилстроительства на транспорте. Тем самым положен конец старым порядкам, при которых каждая дорога и чуть ли не каждый участок строили так, как им заблагорассудится.

Приказами тов. Кагановича от 24 марта и 4 июня утверждено 14 типовых домов для линейных работников и 16 типовых домов для путевых рабочих. Нарком лично рассматривал все проекты типовых домов и вносил в них поправки.

Линейные работники — начальники участков, начальники станций, станционные рабочие и служащие — будут жить в одноэтажных или двухэтажных кирпичных или рубленых домах в небольших квартирах по 2—3 комнаты с ванной в каждой квартире. Рабочие путей — обходчики, ремонтные рабочие, бригадиры — будут жить в каменных или деревянных домах в 1—2 и 3 квартиры по две—три комнаты в каждой. Самый маленький из таких домиков — домик путевого обходчика представляет собой уютное здание с верандой, остекленной с северной стороны, с теплой уборной, с прихожей и кухней, с двумя изолированными светлыми комнатками. Все путевые дома строятся с верандами. Стены их с внутренней стороны покрываются светлой клеевой краской.

Особое внимание уделяется жилищному строительству для железнодорожников в малоосвоенных и малозаселенных районах — на Дальнем Востоке, в Средней Азии и на окраинах.

Продажа запасных частей на транспорте

По приказу народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича железнодорожный транспорт переходит на новый порядок снабжения запасными частями. Вместо прежней системы распределения организуется торговля запасными частями на основе полного хозрасчета и твердой финансовой дисциплины. Создана всесоюзная контора по продаже запасных частей — «Желдорзапчасть» — единая организация, в руках которой будет сосредоточена вся сеть снабжения запасными частями. 40 отделений по дорогам и около 200 магазинов при депо и вагоноремонтных пунктах.

Вагоноремонтные пункты смогут купить в организуемых магазинах любую деталь и запасную часть за наличный расчет или с уплатой через банк в пределах отпущенных дороге сумм. Такой порядок обеспечивает миллионную экономию. Естественно, что каждая дорога будет приобретать только необходимые детали.

При прежнем «распределенческом» порядке снабжения запасные части оплачивались службами дорог, депо же получали их бесплатно и не были заинтересованы в их бережном хранении и экономном расходовании. Зачастую дороги испрашивали для себя запасные части с расчетом «на всякий случай». На одних дорогах в избытке маринуются дефицитные части, в которых соседняя дорога испытывает острую нужду.

В прошлом снабжение запасными частями находилось в ведении трех центральных организаций. Кроме того, каждая дорога самостоятельно заказывала на заводах до 60 проц. всей номенклатуры запасных частей. Такой порядок распылял изготовление запасных частей, не давал возможности специализировать заводы на изготовление определенной детали, порождал кустарничество и обезличку.

В первых числах августа отделения будут работать не менее чем на 20 дорогах. К концу августа формирование отделений и магазинов будет закончено по всем дорогам. Сейчас организационная работа в разгаре. Начальники отделения утверждаются заместителем наркома. По личному заданию Л. М. Кагановича будущие руководители отделений и магазинов прошли в Москве специальные курсы. Занятия на курсах уже закончены, и работники раз'езжаются на места, чтобы организовать новое важное дело.

Критика и библиография

«ЛЮДИ ОДНОГО КОСТРА»

Песни «Коминтерн» и «Красный Веддинг» хорошо знают в Советском Союзе. Однако немногим известно, что автором их является немецкий композитор Ганс Эйслер. Миллионы поднимают сжатый кулак в знак интернационального коммунистического привета «Рот фронт». И только немногие знают, что кулак на значке красных фронтовиков создан замечательным мастером фотомонтажа, любимцем немецких рабочих Джоном Хартфильдом.

Работы наших зарубежных товарищей для нас часто безыменны. А если мы и знаем имена, то они ассоциируются только с книгой, рисунком, театральной постановкой. Человеческий облик наших друзей, жизненный путь художника-революционера, теснейшим образом связанный с его творческой работой, часто неизвестны нам.

С. Третьяков взял на себя задачу дать советскому читателю несколько портретов наших зарубежных друзей и товарищей, деятелей революционного искусства *). Автор называет этих художников-революционеров «людьми одного костра», потому что их произведения были брошены в один и тот же фашистский костер.

Из десяти героев книги С. Третьякова девять — деятели немецкого революционного искусства. Все они сейчас находятся в эмиграции. Некоторые живут в Советском Союзе.

В книгу включены литературные портреты далеко не всех художников, имеющих право на звание «людей одного костра». На кострах фашистских «культуртрегеров» горели и книги Людвига Ренна, и книги Осецкого, и книги Эриха Вайнерта и многих других. О них С. Третьяков не рассказывает. Он пишет только о тех, кого хорошо знает лично: о Джоне Хартфильде, Берте Брехте, Эрвине Пискаторе, Гансе Эйслере, Фридрихе Вольфе, Грегоре Гоге, Теодоре Пливье, Иоганнесе Бехере, Андерсене Нексе.

Художников этих об'единяет не только то, что их произведения сожжены на фашистских кострах. Одна и та же участь ждала самих этих людей в фашистской Германии. Недаром в изданном в Германии «альбоме» деятелей, которых фашисты считают своими врагами, против имени режиссера Эрвина Пискатора стоят слова: «Еще не повешен».

Но более всего героев книги Третьякова об'единяет пройденный ими человеческий и творческий путь. Они не сразу пришли к своим нынешним революционным позициям. «Большинство из них, — пишет С. Третьяков, — интеллигенты, промежуточники, люди, которым надо было покинуть класс, их породивший и воспитавший, и притти к классу-творцу через страшное плавание по хлябям индивидуализма, анархизма, беспринципности, — через плавание, быть может, более страшное, чем проделанное Колумбом, когда он оторвался от старого материка, чтобы найти Новый Свет».

Книга С. Третьякова лишний раз показывает, что для лучших людей Запада нет иного пути, как путь к коммунизму. Сама жизнь ведет этим путем. Сама жизнь по капле выжимала из «людей одного костра» интеллигентские иллюзии.

Это была тяжелая школа. Каторгу германского императорского флота узнал Теодор Пливье, каторгу германской императорской армии — Ганс Эйслер и Пискатор, дом сумасшедших — Оскар-Мария Граф, концентрационный лагерь — Гог. Герои книги испытали угрозу жизни, судебные преследования, травлю буржуазной прессы. У людей, прошедших такую школу, ненависть стала целеустремленной, убеждения — четкими. Анархические бунтари обратились в сознательных революционеров.

Книга С. Третьякова не имеет ничего общего с импрессионистским нагромождением сенсационных анекдотов, на которых строятся буржуазные «портреты» знаменитостей. Правда, не все десять портретов, собранных в книге, равноценны. Бледен и риторичен «Разговор с Бехером». Недостаточно выразителен портрет «товарища Мартина» (Андерсен Нексе). Слишком суб'ективно показан в книге и Эрвин Пискатор.

Затo читатель навсегда полюбит и запомнит яростного разоблачителя капитализма — маленького, скромного мастера фотомонтажа Джона Хартфильда, по-новому поймет творчество тонкого мыслителя и непримиримого бойца Берта Брехта. Портреты Фридриха Вольфа, Оскара-Мария Графа, Теодора Пливье, Ганса Эйслера, нарисованные Третьяковым, сделают для наших читателей близкими и понятными образы этих полузнакомых друзей.

ЕВГ. КНИПОВИЧ.

*) С. М. Третьяков «Люди одного костра. (Литературные портреты)». Гослитиздат. Москва. 1936. Стр. 265.

ВЫПУСК КУРСОВ ВТОРЫХ СЕКРЕТАРЕЙ РАЙКОМОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

28 июля в Доме пропагандистов МК ВКП(б) (в Быкове) состоялся выпуск месячных курсов вторых секретарей райкомов Московской области. На выпуске присутствовали и выступали с приветствиями секретарь МК тов. Д. Коротченков, заведующий отделом руководящих парторганов тов. Д. Крымский и другие работники МК.

На курсах обучалось 114 человек. Курсанты прослушали ряд циклов и отдельных лекций по истории партии, советской и буржуазной конституциям, международному положению, сельскому хозяйству, западноевропейской литературе, о Красной Армии. Лекции читали т.т. Н. Крыленко, К. Радек, С. Динамов, И. Минц и др.

Особое внимание было уделено изучению первого тома «Истории гражданской войны».

НОВАЯ ФАБРИКА ПЕРЬЕВ

КИЕВ, 29 июля. (ТАСС). В Киеве началось строительство фабрики перьев. Ее производительность — 1 млн коробочек перьев в год. Фабрика будет оборудована новейшими машинами. Строительство будет завершено к концу текущего года.

ВАНДА ВАСИЛЕВСКАЯ

Пламя вражды *)

Это случилось аккурат в сенокос.

Петр Банась метал вилами на воз сено. Прислонив к возу вилы зубьями кверху, он полез на сено, чтобы умять его прижимом: больно высоко наложил. И, слезая, наткнулся прямо на вилы. Всадил оба зубца себе в живот.

Сбежался народ со всего луга. Обступили парни. Бабы истошно кричали.

Управляющий издали смекнул, что случилось недоброе. Враз прибежал к возу.

— В город надобно везти!..

— В больницу!..

Каждый подавал голос, желая как-нибудь помочь бедолаге Петру. Управляющий поглядел на него, со злостью дернул усы рукою: надо было спешить с уборкой сена, вот-вот хлынет дождь.

— Ты, Кржисяк, повезешь его в город! — распорядился управляющий.

В эту минуту под'ехала на своем каштановом жеребце барышня. Страсть к верховой езде осталась у нее с давнего времени, когда она вечно носилась на коне по полям. И теперь все работали с оглядкою, что вот-вот она выскочит откуда-нибудь и накинется с криком и укорами.

Так выскочила она и теперь. Народ расступился, она глянула сверху на Банася.

— Кржисяк отвезет его в город, — сказал управляющий.

— Нет лошади! — отрезала барышня холодно, коротко, словно щелкнула кнутом.

Люди остолбенели. Даже управляющий раскрыл рот, как бы желая сказать что-то.

— Собирается гроза. Сено промокнет. И без того напрасно потеряли столько времени! — сказала еще барышня.

Поворотила жеребца и медленно поехала в усадьбе мимо пшеницы, отливавшей чистым золотом.

Батраки стояли неподвижно, словно ноги у них прикипели к земле. В эту минуту Банась застонал. И этот стон как бы снял колдовство, наведенное на всех жесткими, злым голосом барышни.

— Бегите за ней, ребята! Что же это такое? Стоят, как пни! — завопила жена Калька.

— Знамо дело! Надобно растолковать!

— Лошадь должна быть!

— А то как же? У человека кишки вылезли!

— Не в драке, а у ней на работе случилась беда!

Кожисяк пустился догонять барышню. За ним — другие. Она ехала шагом, он первый догнал ее. Забежал вперед и пересек лошади дорогу.

— В чем дело?

— Чтоб... лошадь... Человек пропадает...

Барышня подняла кверху темные брови. Одну минуту смотрела Кржисяку прямо в лицо. Равнодушным, немного удивленным взглядом.

— Я сказала.

И тронулась дальше.

Бешеный гнев охватил Кржисяка. Красный туман заволок глаза. Ненависть душила его. Он схватил лошадь за удилы.

Барышня перегнулась в седле и наотмашь ударила его хлыстом по лицу. Потом хлестнула по лошади. Лошадь сразу взяла крупной рысью, чуть не сбив мужика с ног. Лишь мелко заклубилась пыль по высушенному солнцем скошенному лугу.

Кожисяк стоял некоторое время, как бы не понимая, что произошло. Лицо его горело. Он смотрел осовелыми глазами на других, что вместе с ним бросились догонять барышню.

Мужики медленными шагами шли назад. По там, у воза, видели все. Управляющий растерянно повертелся и ушел.

Банась ни о чем не спрашивал. Стоял прислонившись к возу. Весь зеленый, губы словно были вымазаны черными ягодами.

Все застыли в глубоком молчании.

Банась придерживал обеими руками живот. Шатаясь, пошел прямиком на шоссе. Видно, задумал на своих ногах добраться до города. Другого выхода не было.

Батраки стояли и смотрели ему вслед. Он шатался, словно пьяный. Голова раскачивалась с одного плеча на другое. А он все шел. По скошенному лугу, потом по узкой дорожке меж хлебов. Выбрался на шоссе и пошел дальше. Не оглянулся ни разу.

Работа закипела опять. Подавали на возы сено, бабы поспешно сгребали его в кучи, вычесывали скошенный луг дочиста. Приказчик ходил следом и проверял. Если находил хоть клочок, бранился несусветными словами и бежал к барышне жаловаться, что плохо работают.

Возы приезжали и уезжали. Нагруженные доверху, крепко умятые прижимом.

Косцы столкнули окровавленные вилы в межу. Никто не хотел брать их в руки.

Все думали о Банасе. Прикидывали, где он теперь находится, куда добрел.

— Может, дойдет...

— Где уж тут! Не одолеет, бедняга...

— Ну, что ты! Ежели сразу не помер, а пошел, почем знать, может, и доберется...

— В больнице помогут...

Сводили разговор на докторов, на больницу. Будто невзначай. Было трудно думать и говорить о Банасе.

Стояла невыносимая жара. Шоссе светилось белизною — глаза резало. Ветра не было, но каждый шаг взметал клубы белой летучей пыли.

По этой жаре, по этому пыльному шоссе шел теперь Банась. Один. А путь был немалый. Корчма и лес, и поля, и еще раз лес, и халупы, а потом уже город.

И до больницы по городу итти не так-то близко...

Спешили поскорее убраться с сеном. Надвигалась буря. Тучка, стоявшая над лесом, разбухла и потемнела. Не успели оглянуться, как подул теплый ветер, будто из раскаленной печки. Погнал по скошенному лугу сухие стебли.

Ветер вздувал бабьи юбки. Вырывал из под грабель последние клочки. Мужики нахлестывали лошадей. Бабы несли в руках горстки сена, подобранного возле возов. Изредка падали крупные теплые капли. И, когда последний воз завернул в сараи, дождь, словно только этого и дожидался, полил косой стеною. Потом сверкнула молния, и хлынул такой ливень, что, казалось, утонет в нем весь мир.

Вскоре дождь перестал лить. А утром рано прибежал в бараки сын лавочника Неськи с известием, что Банась дошел до больницы, но, когда доктора начали вправлять ему кишки обратно в живот, он помер, не подав голоса.

Батраки скопом повалили к господскому дому.

Ян, служивший лакеем, в страхе выбежал на крыльцо:

— Что случилось?

— Хотим говорить с барышней!

— Ступайте к управляющему!

— Управляющий здесь ни при чем! Мы пришли к барышне!

Тесно скучившись, они стояли возле крыльца. Один говорил за всех. Остальные молчали. Не сняли шапок. Глаза смотрели хмуро, с угрозой.

— Барышня не выйдет!

— Ты заместо нее не говори! Скажи, что пришли люди из бараков, — и все.

Но в эту минуту с шумом растворилась дверь. Барышня стояла на пороге. Высокая, в черном платье. Глаза у нее загорелись и лицо побледнело, когда она увидела батраков. Пришли все. Впереди стояли мужики, за ними толпились бабы, прибежали даже ребятишки: не каждый день случалось, чтобы барачный люд повалил так напролом к господскому дому.

— В чем дело?

— Мы пришли по причине Банася...

— Какого Банася?

По толпе прошел ропот. Хоть и то правда: откуда барышне было знать, что его звали Банась?

— Того, что вчера напоролся на вилы...

Теперь она знала. Побледнела еще больше. Сделала шаг вперед. Но мужики не отступили.

— Банась вчера вечером помер в больнице...

— Ну так что ж с этого?

Барышня была уже совсем спокойна. Смотрела на мужиков, брови гневно сдвинулись у нее на лбу.

— Потому, как он помер без всякой помощи...

— Это не ваше дело, — молвила барышня громко и отчетливо. — Разве сегодня не работают в экономии?

Последние слова относились не к мужикам, а к управляющему, который уже успел прибежать, стоял в сторонке и ноги под ним дрожали, как стебли на ветру.

Барышня повернулась и ушла в сени. Грохнула большая дверь, скрежетнул повернутый в замке ключ, стукнул деревянный засов.

Мужики переглядывались, ошарашенные. И в ту же минуту их захлестнула неуемная бешеная злоба.

— Ни о чем не хочет говорить!

— Парень-то через нее помер!

— Осталась баба и двое ребят!

Сперва бурчали себе под нос. То один, то другой. А потом загалдели скопом, что кому взбрело на ум.

Кто-то из ребятишек схватил камень и швырнул в запертое, занавешенное белой кисеею окно.

Стекло зазвенело и рассыпалось где-то в комнате..

Батраки опамятовались. Мало-помалу стали расходиться от крыльца.

А вечером нарядили следствие.

Брошенный ребячьей рукою камень разросся в вилы, колья, чуть не в винтовки. Дерзкие слова выросли в угрозы убить помещицу, выпустить из нее кишки.

Во всем этом потерялся, расплылся, потонул окровавленный труп Банася.

Батрак опять увидел дорогу в город, промерил ее еще раз на телеге, арестантом, как и в былое время.

Для этого нашлась лошадь. И не одна, а несколько.

Люди бранились, кляли свою судьбу. Каждый показывал в пользу другого. Они были тогда в сборе и знали друг о друге все.

Но в городе дело обернулось по-иному. Барышня показывала свое. Ей поддакивали те, что сидели за судейским столом.

Было написано черным по белому: четыре, пять, шесть месяцев тюрьмы. За нападение, за угрозы, за оскорбление и испуг.

Те, кому выпал на долю этот приговор, уже не воротились в бараки.

В тот же день барышня приказала, чтоб их бабы с ребятами и со всем скарбом убирались куда глаза глядят. Чтоб не смели, неблагодарные, показываться ей на глаза.

И с того дня, когда между бараками и господским домом легла тюрьма, загорелось между ними пламя неустанной вражды.

*) Из романа «Родина», вышедшего в Варшаве.

Военно-фашистский мятеж в Испании

Правительственный флот бомбардирует побережье Испанского Марокко.—Восстановлено железнодорожное сообщение между Каталонией и Южной Францией.—Германия и Италия снабжают мятежников самолетами.

ЛОНДОН, 29 июля. (Соб. корр. «Правды»). Бои между силами испанского правительства и военно-фашистскими мятежниками продолжаются. Особенно ожесточенные сражения происходят на севере страны, примерно в 150 километрах от Мадрида; по мнению лондонской печати, сопротивление мятежников в этом секторе слабеет.

На юге страны происходят упорные бои за обладание городом Сан Рок. Захваченный мятежниками город осаждается рабочей милицией, прибывшей из Малаги.

В Севилье продолжаются уличные бои. Правительственные военные корабли и самолеты принимают энергичные действия против захваченных мятежниками пунктов на побережьях Испанского Марокко. Город Тетуан подвергся воздушной бомбардировке. Эскадра правительственных судов совершила успешный налет на находящуюся в руках мятежников базу гидросамолетов к востоку от Мелильи. Корреспондент «Таймс» отмечает, что солдатам мятежных частей в Марокко с начала боев не выплачивается жалованье; это отражается на их моральном состоянии.

По сведениям корреспондента «Дейли телеграф», одному из правительственных военных кораблей удалось сбить два гидросамолета мятежников, перебрасывавшие отряды из Марокко в Испанию.

Ежедневно расширяется территория, на которой правительственными силами восстановлена нормальная жизнь. Возобновилось регулярное железнодорожное сообщение между Каталонией и французской территорией. Поезда идут из Барселоны в Перпиньян и обратно.

* * *

Коммунистический депутат английского парламента Галлахер совместно с двенадцатью лейбористскими депутатами отправили испанскому премьеру телеграмму, в которой выражают восхищение героической борьбой испанского народа против фашизма. «Дейли уоркер» печатает многочисленные резолюции рабочих организаций, выражающие солидарность с испанскими трудящимися.

Н. Майорский.

* * *

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). Специальный корреспондент газеты «Ньюс кроникл» беседовал с фашистским генералом Франко в Тетуане. Корреспондент заявляет, что в случае краха мятежа Франко попытается спровоцировать международный инцидент самого серьезного характера.

Корреспондент спросил Франко: «Теперь, когда путч потерпел неудачу, как долго будут продолжаться убийства?» Франко сказал, что независимо от понесенных поражений будет продолжать наступление «любой ценой». Корреспондент заметил: «Это означает, что вы собираетесь перестрелять половину населения Испании?» Франко ответил: «Я повторяю—любой ценой».

Тот же корреспондент пишет, что, будучи в Тетуане, он видел сотни членов народного фронта, работавших в кандалах на прокладке дорог под палящим солнцем.

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). По сообщению из Казабланки (Французское Марокко), фашистские мятежники обстреляли недалеко от Гибралтара самолет, на борту которого находился сотрудник французской фашистской печати Мазьер. Им удалось сбить самолет; Мазьер убит. Другой самолет, на котором находился представитель французских фашистских изданий «Жур» и «Же сюи парту» также подвергся обстрелу со стороны мятежников.

* * *

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). Всеобщая конфедерация труда Франции обратилась к профсоюзам с призывом организовать материальную помощь испанскому народу. Ряд организаций уже откликнулся на этот призыв. Комитет бдительности антифашистской интеллигенции решил немедленно послать в Барселону автомашину с продовольствием и предметами санитарии.

ГЕНЕРАЛ ФРАНКО ТОРГУЕТ ИСПАНСКОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ

ЛОНДОН, 29 июля. (Соб. корр. «Правды»). Из хорошо осведомленных источников сообщают, что генерал Франко—главарь фашистских мятежников в Испании, который, как известно, ведет переговоры с германскими и итальянскими фашистами, предлагает уступить им остров Минорку и крепость Сеуту, требуя взамен поставки крупных партий оружия.

В британских политических кругах это сообщение вызывает беспокойство, так как переход Сеуты и Минорки в руки Италии или Германии совершенно изменил бы стратегическое положение в западной части Средиземного моря и создал бы непосредственную угрозу Гибралтару и Южной Франции.

Н. Майорский.

ГЕРМАНСКИЕ И ИТАЛЬЯНСКИЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ МЯТЕЖНИКОВ

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). Корреспондент «Энтрансижан» в Тетуане сообщает о том, что в Тетуан (Испанское Марокко) прибывает 40 германских и итальянских самолетов для испанских фашистских мятежников.

«Я лично присутствовал сегодня,—пишет корреспондент,—при прибытии большого трехмоторного цельнометаллического самолета Юнкерса. На будущей неделе будут доставлены войскам в Марокко 19 других самолетов Юнкерса этого же образца и 20 больших бомбардировочных и транспортных самолетов «Капрони».

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). Корреспондент агентства «Ассошиэйтед пресс», находящийся при командовании фашистских сил на севере Испании, сообщает, что фашисты носят шлемы, похожие на шлемы германских солдат. Фашистские офицеры сообщили корреспонденту, что большинство находящихся у мятежников винтовок изготовлено в Германии и в Англии.

РОМЭН РОЛЛАН — ПРЕЗИДЕНТУ ИСПАНИИ

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). «Юманите» публикует письмо Ромэн Роллана президенту Испанской республики Асанья.

Ромэн Роллан передает привет и горячие пожелания «героическому народу, защищающему свои свободы против злодейского нападения фашистской военщины и реакции».

ЗАПРОС КОММУНИСТИЧЕСКОГО ДЕПУТАТА ВО ФРАНЦУЗСКОЙ ПАЛАТЕ

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). Коммунистический депутат Раметт внес в палате запрос по поводу отказа местных французских властей в снабжении горючим испанских правительственных судов, зашедших в Порт де Бук.

Раметт запрашивает правительство о мерах, которые оно намерено принять, чтобы избежать применения к Испании режима блокады и коммерческого бойкота, который не был осуществлен даже по отношению к Италии во время применения санкций.



В дни фашистского выступления в Мадриде отряд рабочей милиции обстреливает один из домов, в котором забаррикадировались мятежники.
(Снимок из французской газеты «Энтрансижан»).

ПОДГОТОВКА КОНФЕРЕНЦИИ ПЯТИ ДЕРЖАВ

ПАРИЖ, 29 июля. (ТАСС). По сообщению агентства Гавас, итальянский министр иностранных дел Чиано официально известил посла Франции в Риме Шамбрена, что Италия согласна принять участие в конференции пяти держав.

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). В лондонских кругах еще сомневаются в том, согласится ли Германия быть представленной на конференции, хотя полагают, что согласие Италии будет содействовать устранению колебаний Германии. Берлинский корреспондент «Таймс» пишет, что в официальных кругах Берлина «не относятся с энтузиазмом» к приглашению Германии на конференцию пяти держав. Корреспондент подчеркивает, что, уклонившись от ответа на английский вопросник, Германия не желает столкнуться с теми же вопросами на конференции. Как указывает корреспондент, Германия вообще не желает скорого созыва конференции, но если конференция должна быть созвана, то она желала бы, чтобы конференция была ограничена заключением западного пакта без каких-либо обязательств обсуждать впоследствии вопрос о Востоке Европы.

Юэр также отмечает в «Дейли геральд», что Германию предстоящая конференция локарнских держав интересует лишь постольку, поскольку на ней будут рассматриваться вопросы Западной Европы. По словам Юэра, Германия должна понять, что подготовка к сотрудничеству с другими странами в достижении общего соглашения имеет столь же важное значение, как и выработка «нового Локарно».

Как указывает берлинский корреспондент «Дейли мейль», Германия будет добиваться, чтобы на конференции ей не задавались вопросы, содержавшиеся в английском вопроснике. Кроме того, Германия обусловит свое участие в конференции ограничением ее состава представителями пяти стран.

ДЕПУТАЦИЯ КОНСЕРВАТОРОВ У БОЛДУИНА

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). Вчера в течение двух часов депутация членов палаты общин и палаты лордов во главе с Остином Чемберленом в секретном порядке беседовала с Болдуином, лордом Галифаксом и министром по координации работ военных ведомств Инскипом. Депутация состояла исключительно из членов консервативной партии. Среди членов делегации были и крайне правые—лорд Ллойд, лорд Тренчард, Эмери, Пейдж Крофт, адмирал Кейс и Эдвар Григг.

По сообщению политического обозревателя «Дейли телеграф», депутация познакомила министров с обширной информацией, касающейся положения в различных европейских странах. Особое внимание было уделено германским вооружениям.

ПРИТЯЗАНИЯ ГЕРМАНСКОГО ФАШИЗМА К ЧЕХОСЛОВАКИИ

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). По сообщению дипломатического обозревателя «Морнинг пост», Германия, по всей вероятности, вскоре предложит Чехословакии заключение пакта ненападения на 10 лет на следующих условиях: 1) удовлетворение требований германского меньшинства в Чехословакии, 2) создание федеративной системы, при которой германское меньшинство получило бы автономию, 3) отказ Чехословакии от пакта взаимной помощи с СССР.

АНГЛО-ТУРЕЦКИЕ ОТНОШЕНИЯ

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). Агентство Рейтер приводит сообщение министерства иностранных дел о том, что 22 июля последнее поручило английскому послу в Турции выразить турецкому министру иностранных дел удовлетворение по поводу заключения новой конвенции о проливах, чему так много способствовала позиция турецкой делегации в Монтре. Английскому послу было также поручено выразить сердечную надежду, что заключение новой конвенции означает начало нового периода тесной дружбы и сотрудничества между обеими странами.

24 июля министр иностранных дел Турции ответил, что совместная работа в Монтре является ценным залогом искренней дружбы между обеими странами и неуклонного развития тесного сотрудничества между ними.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КРУШЕНИЯ В МАНЧЖУРИИ

ВЕЙПИН, 29 июля. (ТАСС). В Манчжурии участились железнодорожные крушения в результате того, что в ряде районов размыты железнодорожные пути.

Агентство Рейтер сообщает из Харбина, что манчжурский экспресс потерпел крушение на участке пути между станциями Хинган и Бухэду (к северо-западу от Цицикара). Товарный поезд потерпел крушение на участке Аньдун—Мукден.

ПЕРЕМЕЩЕНИЯ В ЯПОНСКОЙ АРМИИ

ТОКИО, 28 июля. (ТАСС). Военное министерство Японии опубликовало в неофициальном порядке некоторые данные о предстоящих в августе перемещениях в офицерском составе японской армии. Перемещения вступают в силу с 1 августа.

Наибольший интерес вызывает назначение начальника штаба воздушных сил генерал-лейтенанта Хата командиром японской армии на острове Формоза вместо известного аракиста Янагава, который прикомандировывается к генеральному штабу. Имаи, бывший во время февральских событий начальником департамента военных дел военного министерства, назначен командиром 4-й дивизии вместо Татекава.

Сенсацией в известной степени является также назначение бывшего заместителя начальника генштаба Сугияма генеральным инспектором военного обучения вместо Ниси. Одновременно Сугияма назначен членом высшего военного совета.

Начальником штаба воздушных сил назначен бывший заместитель военного министра Фурусё. Начальником вновь созданного управления военными воздушными силами назначен генерал-лейтенант Токугава. Сменен начальник академии генерального штаба Обата, считавшийся в прошлом аракистом. Вместо него назначен генерал-майор Маэда. Произведен также ряд перемен на постах начальников школ и военных учреждений.

Агентство Домей Цусин, комментируя перемещения в армии, отмечает, что среди вновь назначенных на штабные должности офицеров имеется несколько человек, не окончивших академии генерального штаба. Это, по словам агентства, об'ясняется желанием «покончить со злом, имевшим место в прошлом». Агентство имеет здесь в виду известное недовольство строевиков «привилегированным положением офицеров, окончивших академию генерального штаба», хотя, несомненно, это нововведение частично об'ясняется численным недостатком штабистов в армии.

ТОКИО, 29 июля. (ТАСС). Комментируя сведения о предстоящих августовских перемещениях в офицерском составе японской армии, газета «Ници-ници» указывает, что главной тенденцией этих перемещений явилось стремление продвинуть офицеров, не участвующих в группировках. В результате этой тенденции, пишет газета, в некоторых кругах считают, что важные руководящие посты армии оказываются теперь в руках «бесцветных офицеров».

Указывая, что авторы августовских перемещений ставили перед собой задачу усиления единства армии, агентство Домей Цусин замечает: «Считается сомнительным, будут ли включенные в августовские перемены мероприятия способствовать единству армии и обновлению ее духа».

ЗАЯВЛЕНИЕ ГЕНЕРАЛА ТЕРАУЦИ

ТОКИО, 28 июля. (ТАСС). Газета «Мияко» посвящает передовую статью интервью военного министра Тераути от 26 июля. «Мияко» отмечает, что Тераути, говоря о необходимости осуществления реформ, являющихся «миссией правительства Хирота», между прочим заявил: «Если парламент откажется одобрить реформы, разрабатываемые правительством Хирота, то последнее должно распустить парламент, хотя бы и два — три раза подряд, пока правительственные предложения не будут одобрены».

Это предложение Тераути, пишет «Мияко», является «крайне нескромным» и «должно подвергнуться строжайшей критике».

ПЕРВЕНСТВО СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Турецкая печать о перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова

СТАМБУЛ, 28 июля. (ТАСС). Газета «Джумхуриет» опубликовала статью видного турецкого публициста Абидин Давера, посвященную перелету тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

В статье, озаглавленной «Достижения советской авиации», Абидин Давер говорит о перелете «АНТ-25», как о крупнейшем событии для мировой авиации. Восторженно описывая перелет, автор приходит к выводу, что качества советских летчиков и советских самолетов превосходны.

«Этот советский беспосадочный перелет на расстояние в 9.374 километра, половина которого протекала недалеко от Северного полюса,—пишет Абидин Давер,—доказательство первенства советской авиации во всем мире. Пользуемся этим поводом, чтобы поздравить наших друзей в СССР с великой победой».

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ И АГРАРНОЙ ПАРТИЯМИ В ГРЕЦИИ

АФИНЫ, 28 июля. (ТАСС). Между компартией Греции и аграрной партией подписано соглашение о сотрудничестве на основе программы требований народного фронта.

На муниципальных выборах в городе Килкиче (Греческая Македония) список народного фронта собрал около половины всего числа поданных голосов. Мэром города избран кандидат народного фронта, один из лидеров аграрной партии Гаврилидис.

* * *

Обе профсоюзные федерации (революционная и реформистская) совместно обратились к рабочему классу Греции с призывом провести всеобщую однодневную забастовку протеста против антирабочих декретов правительства.

ВОЕННОЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ ИТАЛЬЯНСКОГО ИНЖЕНЕРА

Итальянская печать сообщает, что инженер Мастини изобрел новый способ быстрого предупреждения населения о надвигающейся опасности воздушного нападения.

Мастини сконструировал приспособление, благодаря которому все существующие в городе телефонные аппараты в нужный момент одновременно дают тревожный звонок; звук тревожного звонка резко отличается от звука обычного звонка. Одновременно начинают действовать все городские сирены, связанные с телефонной станцией.

Проведенные в Риме испытания нового изобретения дали, по словам итальянской печати, положительные результаты. (ТАСС).

ДЕТСКАЯ СМЕРТНОСТЬ В ИТАЛИИ

РИМ, 27 июля. (ТАСС). «Лаворо фашиста» приводит потрясающие данные о положении матери и ребенка в Италии.

В результате тяжелых условий жизни и отсутствия медицинской помощи в Италии ежегодно рождается 40 тыс. мертвых детей. 20 тыс. детей умирает в первые пять дней после рождения. На первом месяце жизни умирает 20 проц. новорожденных. Непроизвольный выкидыш наблюдается у 10 проц. беременных.

Огромен также процент смертности матерей от родов. В Миланском округе из 1.000 рожающих женщин умирает 16,3, а в южных, более бедных округах — до 30 женщин. По заявлению «Лаворо фашиста», по меньшей мере две трети погибающих от родов женщин могли бы быть спасены при улучшении условий жизни.

«Для имперских целей Италии,—пишет «Лаворо фашиста», — необходимо, чтобы население быстро увеличивалось. Но как можно требовать этого увеличения, если условия жизни не обеспечивают даже прожиточного минимума? Как можно иметь смелость производить на свет детей, если нет уверенности в том, что они вырастут здоровыми и что дети, как и их матери, не будут раздавлены под тяжестью нужды».

ОБЫСКИ В ПОМЕЩЕНИЯХ ФАШИСТСКИХ ЛИГ В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 28 июля. (ТАСС). Как указывает «Энформасьон», следственные власти получили многочисленные сообщения о продолжающейся деятельности распущенных фашистских лиг, особенно «Аксион Франсез» и «Франсистов». В связи с этим были произведены обыски в помещениях распущенных лиг.

Одновременно был произведен обыск в помещении так называемого «Комитета антисоветского движения». В результате обыска из'яты документы и переписка.

ЗАСУХА В США

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). Несмотря на прошедшие на прошлой неделе дожди, засуха в США продолжается. От засухи сильно пострадали посевы кукурузы в штатах Айова, Небраска и др. По правительственным данным, в юго-западной части штата Айова погибло 90 проц. урожая кукурузы.

Помощник министра сельского хозяйства Тэгуэлл, совершивший недавно поездку по засушливым районам, заявил, что, по его подсчетам, приблизительно 150 тысяч семей в штатах Северная и Южная Дакота, Монтана и Вайоминг пострадали от засухи и нуждаются в помощи.

Иностранная хроника

✻ В Сан-Франциско в учительском колледже состоялся доклад генконсула СССР тов. Галковича о прогрессе науки в СССР. На докладе присутствовали 200 учителей из различных школ западных штатов США.

✻ В законодательное собрание провинции Манитоба в Канаде избран коммунистический кандидат Латтерик.

✻ 23 июля близ Биньояня (около 80 км к востоку от Харбина) произошел бой между японским карательным отрядом и отрядом манчжурских партизан, насчитывающим 100 человек. Во время боя ранены командир карательного отряда и 6 японских солдат.

✻ Английский пароход «Куин Мэри» установил новый рекорд скоростного рейса через Атлантический океан, пройдя расстояние между Шербургом (Франция) и Нью-Йорком в 4 дня 8 часов и 37 минут.

Чортова судьба

Разговор с Сонумдо — бывшим солдатом и актером, а сейчас работником Дома культуры в Улан-Баторе. Обстановка комнаты, где мы сидим за круглым лакированным столиком, представляет собою пестрое смешение всевозможных стилей: европейские кожаные диваны, китайские фарфоровые вазы, затейливые, вырезанные из дерева чернильные и курительные приборы монгольских кустарей, советские плакаты на стенах, портреты руководителей МНР. Роспись стен поражает самым неожиданным чередованием красочных узоров: зеленых, желтых, оранжевых, красных.

Мой собеседник — плотный мужчина, мускулистый, приземистый. Его жесткие черные волосы небрежно зачесаны назад. Перелистывая длинную узкую тетрадь, испещренную нотными знаками, он об'ясняет мне, как он занялся собиранием песен.

— Вот посмотрите,—говорит он,—эту песню. Она называется «Четыре времени года». Это — старинная песнь, ее поют араты [1]), и она считается веселой песней обновления природы, блещущей всеми цветами радуги. Здесь поется о юной весне и об обильном лете. Но снова приходит осень. Вянут листья, погружается в долгий сон и умирает природа. И тогда,—поется в этой песне, — что остается нам, кроме сладких воспоминаний?..

...Мне сейчас тридцать восемь лет, а услышал я эту песню впервые, когда мне было восемь лет, незадолго до того, как я оставил юрту, в которой родился, и ушел на службу к чужим людям зарабатывать себе на жизнь. Песню эту пели пастухи Да-ламы, и я ее запомнил на всю жизнь, как песнь людей, у которых в действительности даже и воспоминаний сладких нет, ибо их прошлое было таким же горьким, как и настоящее. Но человеку нужно скрасить свою жизнь, и он расцвечивает всеми цветами радуги либо свое далекое прошлое, либо мечтает о лучшем будущем.

Я родился в теперешнем Южно-Гобийском аймаке [2]), который раньше входил во владение Тушету-Хана. Родители мои работали пастухами по найму у Сандык-Даламы — богатого степного ламы-лекаря [3]). У него было четыре тысячи голов скота, и ему нехватало пастухов из монастырских крепостных. Он брал пастухами в свои стада и княжеских аратов, каким был мой отец. За выпас скота Да-ламы семья моя могла пользоваться частью молочных продуктов, но этого на жизнь нехватало. Зимой, когда не было молока, мы жестоко голодали, и когда мне исполнилось восемь лет, меня тоже послали работать по найму. Я работал зимой у хошунного [4]) князя Гомбо-Тойна, а летом стриг шерсть в стадах богатых аратов.

Когда мне исполнилось одиннадцать лет, у нас в хошуне стали набирать солдат в воинские части, создававшиеся тогда монгольскими князьями, ведшими борьбу против китайцев. Это был первый год «монгольской автономной», на которую монголы возлагали много несбывшихся надежд. Араты шли в создававшуюся армию. Пошел и я, мечтая завоевать себе право на лучшее будущее. Но я был еще мал, и меня взяли поваренком в хозяйственную часть, а затем сделали музыкантом в оркестре полка, которым командовал местный дворянин Дашинема-тайджи. За службу нам платили мясом — две козы в месяц, другого жалования не полагалось. Обмундировывались за свой счет, кто как мог. За каждую провинность крепко били. В одном из сражений меня ранили в ногу, и так как в солдаты я больше не годился, меня уволили из армии. Я уехал в Ургу.

Здесь в это время чиновники Тушету-Хана ловили уроженцев принадлежавшего ему аймака и возвращали на родину для того, чтобы служить у князя. Забрали и меня. В течение года я служил пастухом в ставке старого князя: в музыканты меня не взяли, потому что князь любил только китайские песни, которых я не знал. Однажды у старого князя заболела жена: после родов у нее появились язвы на груди. Князь обратился к одному мудрому ламе, чтобы тот сказал, как излечить жену. Лама этот ответил, что жена его болеет из-за грехов князя и, чтобы вылечить жену, надо найти какого-нибудь человека, совершить над ним обряд превращения его в чорта — «золика» и изгнать из пределов хошуна. Тогда вместе с ним уйдут и все грехи, и жена князя излечится.

Так как я из-за раненной ноги был плохим работником, то князь решил об'явить меня чортом. Однажды был устроен молебен. Ламы трубили в священные трубы, били в барабаны и нараспев читали и пели тибетские молитвы, которые умиляли всех. И больше всех, кажется, был умилен я, потому что я шел первым в ряду одиннадцати человек, которые несли вылепленные из теста жертвоприношения. После обряда приношения жертв мы стали возвращаться в княжескую ставку; у самых ворот слуги князя не пустили меня во двор.

Я остался за оградой на солнцепеке. До вечера просил я открыть мне ворота, но меня не впускали. Жажда мучила меня. Наконец, вышел дворецкий князя и об'явил мне, что я являюсь «золиком»—чортом и должен покинуть княжескую ставку, если я не хочу быть растерзанным в клочья всеми верующими. За ограду мне выбросили деревянный сундучок с моим жалким скарбом и вывели ко мне за руку мою жену, на которой я женился только накануне. Вместе с ней мы прошли километров 15 на юг и остановились у ручья. Я хотел прожить здесь, пока поправится моя нога, с тем, чтобы потом уйти куда-нибудь дальше. Ночью жена, узнав, что я являюсь «чортом», покинула меня.

У этого ручья я прожил недели две. Наконец, один арат, сжалившись надо мною, дал мне верблюда, на котором я уехал в Ургу. Но здесь я узнал, что Урга занята китайскими солдатами. Они отняли у меня верблюда. Мне оставалось опять взяться за единственное ремесло, которое я знал: я попытался снова стать солдатом и пошел в отряд, который создавался в Урге из монгол под командой китайских офицеров. В отряд, однако, меня не приняли, потому что нашлись земляки, которые узнали, что я являюсь «чортом», и рассказали об этом.

В это время, скитаясь по городу в поисках пристанища, я узнал, что богатый тибетский лама Дамба вербует возчиков для своего каравана, который отправляется в Тибет. Я подумал, что лучше всего мне будет отправиться в Тибет—на поклонение святыням и вымолить там избавление от своей судьбы. Гонимый этой мечтой, я нанялся к Дамба-ламе возчиком, и мы покинули Ургу. Семь месяцев шли мы до Лхассы [5]), пересекая горные хребты и безводные пустыни. В Лхассе я поклонился Далай-ламе и вместе с другими монгольскими паломниками стал обходить монастыри южной части Тибета. Я поклонился в Даши Лхумбо святому Панчен-Богдо и многим другим живым богам. С котомкой за плечами шел я из одного монастыря в другой и везде просил богов, чтобы меня освободили от моей судьбы чорта. Но слух обо мне шел за мною по пятам, и спасения мне не было никакого. Попрежнему люди сторонились меня, как только узнавали, кто я такой, и мне нужно было итти все дальше и дальше, чтобы уйти от этих слухов.

В Южном Тибете мне удалось наняться к одному купцу, который отправлял караван с шерстью в Индию. В течение двух месяцев углублялись мы в горную страну. Мы пересекли сначала обширные морены, затем шли по крутым и каменистым тропам над краем пропастей. Холод пронизывал нас до костей. С неумолчным ревом неслись вокруг нас горные реки. Потом мы карабкались по покрытым льдом уступам, но я шел все вперед и вперед, потому что мне сказали, что за Гималаями есть священная роща, в которой Будда впервые возвестил людям истинную веру. Но еще до того, как я добрался до этой рощи, я узнал, что недалеко от этого места есть священное ущелье, очень узкое и опасное; человек, который будет петь молитвы, проходя через него, избавляется от всех грехов. Я пошел в это ущелье, прошел его, повторяя про себя слова молитв так же, как я это делал в тот день, когда стал «чортом», но когда я вышел из ущелья, меня арестовала английская стража, так как у меня не было документа и никто из моих спутников не хотел поручиться за меня.

Меня отправили в Калькутту и пять месяцев держали в тюрьме закованным в кандалы, в грязной, вонючей камере. Здесь у меня забрали все заработанные мною деньги и сказали, что высылают меня на родину через Китай. Меня вместе с множеством других запертых в трюме парохода индусов и тибетцев переслали в Шанхай. В Шанхае оказалось, что отправляют меня не на родину, а на строительство каких-то секретных портовых сооружений, которое производили там англичане и на которое они не хотели допускать китайцев. Здесь я проработал почти целый год, и тоска по родине заставила меня мечтать о том, чтобы каким угодно способом бежать отсюда и добраться до родных мест. Я решил, что лучше умереть, чем постоянно жить в изгнании на чужбине, потому что хотя меня здесь не считали чортом, но я жил в подлинном аду.

Я бежал из Шанхая... Когда я подходил к монгольской границе, я был готов к тому, что меня схватят и расправятся, как с чортом. Но на границе я узнал, что за годы моих странствий в Монголии все переменилось: Урга стала Улан-Батором, народная армия Сухэ-Батора изгнала всех оккупантов и власть в стране принадлежит аратству.

В Улан-Баторе, куда я прибыл с границы, я встретил много земляков и солдат, которые служили со мной в армии. Но никто уже не избегал меня. Я уже не был «золиком» — чортом. Вместе со всеми аратами я шел по улицам города в годовщину победы революции и пел новые песни, которые мы сами сложили и в которых говорилось о том, что из многих миллионов людей, живущих в Азии, мы — монголы — одними из первых завоевали себе право на новую, свободную жизнь...

...Стоит ли говорить о дальнейшем? Я служил в народно-революционной армии, овладел грамотой. После армии я работал актером в монгольском театре; там я изучил нотопись. Теперь я занят собиранием песен.

Я хочу собрать все мотивы и слова, которые родились в монгольских степях под заунывный плач ветра; песни смирения и покорности, которые были занесены к нам из Индии и Тибета ламами; захватнические песни, которые оставили здесь оккупационные войска китайских милитаристов; победные песни, которые пели монгольские партизаны и советские красноармейцы, когда они плечом к плечу освобождали страну от японских наймитов — белогвардейцев. И когда все эти песни будут собраны, слушая их, люди поймут, каким путем прошли они, чтобы преодолеть свою чортову судьбу...

КАРРИО.

Улан-Батор.
Июль 1936 г.

[1]) Арат—пастух, трудящийся скотовод.
[2]) Аймак—округ.
[3]) Лама — монах.
[4]) Хошун — удельное княжество.
[5]) Лхасса — столица Тибета.

День на острове Удд

(По телеграфу из Николаевска-на-Амуре)

29 июля. Прошло только 6 дней, как мы сели на острове. А кажется, как много прошло времени! Мы так *быстро* обвыклись, осмотрелись. У нас за день бывают десятки различных представителей района, области, и мы совершенно не чувствуем отдаленности острова, отстоящего от города за десятки километров.

Каждый день по утрам и вечерам здесь стоят густые туманы, и к полудню, когда туман рассеивается, открывается штурмующее море. Волны яростно набрасываются на берег, постепенно увеличивают занос гальки у нашего островка. Куда ни посмотришь, кругом виден песок и горы круглых, отполированных водой камешков.

Из Николаевска ежедневно курсируют вездеходы, а также два крупных морских самолета. Летят с советами, помощью, с телеграммами, продовольствием. У самолета на вахте стоят моряки-пограничники, они ревностно оберегают машину, крепко помогают нам.

Сторожевой корабль пограничников — «Дзержинский» стоит на якоре вблизи острова. Командир корабля тов. Подсевалов наш частый, дорогой гость. Сегодня пограничники снабдили нас мелкокалиберными ружьями для охоты. Чкалов подстрелил кулика. Мне посчастливилось подстрелить кулика из «маузера». Наша хозяйка квартиры Фота собирается приготовить из дичи вкусное блюдо. А. В. Беляков продолжает работать над своими записями и корреспонденциями, приходится охотиться вдвоем.

Днем с очередными самолетами прибывает много корреспонденции, в большинстве приветствия. Они нас радуют, бодрят. Через них мы глубоко чувствуем нашу связь с родиной, с каждым гражданином советской земли. Повседневно чувствуем заботу не только местных организаций, но и Центрального Комитета партии и правительства. Мы сейчас совершенно не ощущаем отдаленности от центра нашей родины, — в этом, я думаю, самая замечательная черта нашего социалистического отечества. Жизнь во всех уголках Союза бьет с одинаковой силой и энергией. Здесь только чувствуется больше настороженности, но это вполне понятно.

Гиляки колхозники-охотники, встретившие было наше появление на острове недружелюбно, так как полагали, что это «чужой самолет», дружно помогают нам, когда требуется помощь. Никто не остается дома, все идут к самолету, работают, стараются изо всех сил.

Герой Советского Союза
ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.

100 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ

Поезда Московского метрополитена им. Л. М. Кагановича со дня пуска метро (15 мая 1935 г.) по 28 июля 1936 г. включительно перевезли 100.020 тыс. пассажиров. (ТАСС).

78 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ВОКЗАЛОВ

Железнодорожный транспорт в этом году впервые производит в широких размерах ремонт вокзалов, чтобы иметь возможность наиболее культурно обслужить пассажиров. На ремонтные работы отпущено 78 миллионов рублей. 50 крупнейших вокзалов получили по 200.000 рублей, 150 вокзалов — по 100.000 рублей.

Многие вокзалы, в том числе большинство вокзалов Москвы и Ленинграда, ремонт уже закончили.

МЕТАЛЛ ЗА 27 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	41,3	38,5	93,2
СТАЛЬ	46,2	42,7	92,5
ПРОКАТ	36,0	32,4	90,1

УГОЛЬ ЗА 27 ИЮЛЯ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	360,7	307,0	85,1
ПО ДОНБАССУ	219,9	186,4	84,8

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

28 июля

ДОРОГИ.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Калининская	Торопченов	134	102	108
Ленинская	Кучмин	115	94	97
Казанская	Базеев	108	103	86
Омская	Фуфрянский	134	115	97
Октябрьская	Синев	111	98	124
Западная	Русанов	115	99	120
Одесская	Суслов	111	85	107
Юго-Восточная	Арнольдов	143	128	110
Амурская	Рутенбург	182	140	138
Им. Молотова	Друскис	193	103	165
Восточносибир.	Крохмаль	112	115	127
Белорусская	Владимирский	99	94	103
Оренбургская	Подшивалин	115	157	165
Северокавказ.	Маевский	108	94	132
Томская	Ваньян	110	104	106
Турксиб	Михайленко	267	119	145
Красноярская	Мирский	138	157	120
Закавказская	Розенцвейг	96	100	127
Кировская	Ледник	95	94	104
Юго-Западная	Зорин	107	91	130
Сталинградск.	Гродис	111	102	98
Ташкентская	Прокофьев	109	101	150
Им. Кагановича	Шахгильдян	105	101	109
Ряз.-Уральск.	Кавтарадзе	97	86	109
М.-Окружная	Фалеев	97	109	172
Донецкая	Левченко	73	76	84
Горьковская	Бадышев	73	86	90
Северная	Федан	83	77	82
Ашхабадская	Еремеев	82	77	110
Дальневосточн.	Лемберг	104	98	153
Азово-Черном.	Дашко	95	102	117
Ярославская	Винокуров	100	95	130
Сталинская	Трестер	86	83	94
Южная	Шушков	108	73	124
Москва—Донб.	Емшанов	113	92	121
Им. Куйбышева	Ковылкин	100	101	129
М.-Киевская	Жуков	86	70	117
Им. Дзержинск.	Амосов	118	101	154
Южно-Уральск.	Князев	87	81	114

Погружено всего: 90.779 ваг. 100,9 проц.
Разгружено » 86.495 » 95,0 »

ВСЕСОЮЗНЫЕ СОСТЯЗАНИЯ АВИАМОДЕЛЕЙ

КРАСНОДАР, 29 июля. (ТАСС). На всесоюзные состязания летающих моделей приехали юные авиамоделисты из Москвы, Ленинграда, Саратова, Тулы, Татарии, Азербайджана, Крыма и др. В состязаниях участвует 110 человек.

Оригинальную модель самолета с машущими крыльями привез Кулаев. Авиамоделистка Шевхет Салимова из Азербайджана привезла прекрасную модель фюзеляжного самолета. Рекордсмен бакинец Василий Совенко привез модель планера типа «Бесхвостик». Ленинградские и московские авиамоделисты продемонстрируют модели самолетов с бензиномоторчиками.

Городской общественный комитет по проведению состязаний приготовил для гостей лучшие помещения и ценные подарки. Все участники состязаний одеты в форму — ковбойские костюмы.

С'емочная бригада ростовской киностудии треста «Союзкинохроника» засниметь всесоюзные состязания авиамоделистов.

Начальником состязаний назначен член Центрального совета Осоавиахима СССР тов. Тропкер.

* * *

ГОРЯЧО ПРИВЕТСТВУЕМ ЮНЫХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Краснодар, Слету авиамоделистов Осоавиахима.

Горячо приветствуем слет лучших юных авиастроителей, будущих водителей стальных птиц. Сожалеем, что не можем лично присутствовать на слете. Будем внимательно следить за вашей исключительно полезной для укрепления воздушного флота работой. Уверены, что вы обогатите советский авиамоделизм новыми победами.

КОСАРЕВ, АЛКСНИС, ГОРШЕНИН, ЭЙДЕМАН, УВАРОВ.

ЛИКВИДАЦИЯ ПЕДОЛОГИЧЕСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ НАРКОМЗДРАВА

В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) «*О педологических извращениях в системе наркомпросов*» нарком здравоохранения СССР тов. Г. Н. Каминский издал приказ о ликвидации должности педологов и закрытии педологических отделений во всех лечебных, санитарных и оздоровительных учреждениях для детей и подростков.

Принятые из системы ВЦСПС профконсультационные бюро включаются в состав детских поликлиник или детских отделений единых диспансеров, которым запрещено давать какие-либо оценки способностей детей заключения или советы, выходящие за пределы об'ективно обоснованной медицинской диагностики. При отборе и направлении детей и подростков в дифференцированные лечебные и санаторные учреждения предложено строго руководствоваться исключительно медицинскими показаниями и противопоказаниями, предусмотренными соответствующими постановлениями Наркомздрава. (ТАСС).

ПРИЕМ ОКОНЧИВШИХ ПЕДОЛОГИЧЕСКИЕ ОТДЕЛЕНИЯ В МЕДИЦИНСКИЕ И ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ВУЗЫ

Всесоюзный комитет по делам высшей школы при Совнаркоме Союза ССР предложил директорам высших медицинских и высших педагогических школ принимать *без испытания на первый курс* указанных вузов окончивших педологические отделения педагогических институтов. Прием заявлений производится до 15 августа т. г.

Директорам высших школ предоставлено право зачитывать окончившим педологические отделения при прохождении курса сданные ранее дисциплины. (ТАСС).

БИБЛИОТЕКА ВОЛЬТЕРА

ЛЕНИНГРАД, 29 июля. (ТАСС). В *Публичной библиотеке им. Салтыкова-Щедрина* заканчивается описание громадной личной библиотеки и части архива, принадлежавших знаменитому французскому философу и писателю Вольтеру. Эти материалы *были закуплены после смерти писателя* Екатериной II и оставались в книгохранилищах Публичной библиотеки в неразобранном виде свыше 150 лет.

Библиотека Вольтера насчитывает около 20 тыс. томов. Многие книги содержат собственноручные пометки писателя на полях, пометки в большинстве случаев полемического характера, иллюстрирующие отношение писателя к ряду вопросов, которых он в своих произведениях не касался. Наиболее интересные пометки включены в описание книг.

Описание составляется на французском и русском языках. Оно будет послано на международную выставку в Париже.

КАРНАВАЛ НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ

Из-под горбатых мостов, перекинутых через каналы, то и дело бесшумно выплывали легкие лодки. Протянутые от носа к корме ярко раскрашенные навесы придавали им необычный вид.

Впрочем, все здесь было необычно в этот знойный южный вечер. Весь в зелени, окруженный водой тенистый Краснопресненский парк культуры и отдыха как бы преобразился. Ярко и красочно оформленные аллеи, гирлянды китайских фонариков, протянутые от дерева к дереву, ослепительные лучи прожекторов, неожиданно забирающиеся в самые глубокие зеленые уголки, музыка, звучащая со всех сторон, и толпа, веселая, оживленная, смеющаяся, танцующая карнавальная толпа превратила *вчера районный парк в самое веселое* место в столице.

Сюда собрались не только ткачихи «Трехгорки» и рабочие окружающих предприятий. Трамваи и автобусы, идущие к Краснопресненской *заставе, были переполнены.* Вереницей тянулись к парку легковые машины.

Около 30 тысяч своих гостей парк встретил радушно. Скучающих не видно было. На полянах в танцах кружились костюмированные пары. По аллеям с песнями *и плясками проходили национальные хоры.* Звучали песни на разных языках. Взвивался и гас в небе фейерверк. Звенели оркестры.



Автопробег Горький — Памир — Москва. Участники автопробега на самом высоком перевале Памирской дороги — «Ак-Байтал».

Фото Фролова.

Горький—Памир—Москва

2 июня в Горьком был дан старт автомобильному пробегу, организованному спортивным обществом «*Динамо*». *Маршрут этого* пробега: Горький—Памир—Москва—Горький. Сегодня колонна динамовских автомобилей прибывает в Москву.

В необычный путь из Горького вышло *семь автомобилей автозавода имени Молотова.* Колонна состояла из двух лимузинов «М-1», двух открытых легковых машин «ГАЗ-А», двух полутонных пикапов и одной экспериментальной трехоски. Водителями и контролерами поехали спортсмены-автомобилисты, члены «Динамо».

58 дней машины были в пути. За это время они прошли около 12.000 километров. Машины шли по отличным дорогам Чувашии, смело проселки новую трассу по безводному каменистому плато Усть-Урта и вступили в пустыню Кара-Кум.

Колонна пробега пересекала Кара-Кумы в самое жаркое время года. Температура доходила до 68 градусов. Сыпучие барханные пески и вязкие солончаковые участки преграждали дорогу *автомобилям.* Люди тащили машины на руках, выстилали путь ветвями саксаула, но двигались вперед. Машины с честью справились со всеми трудностями пути и ровно через месяц *после старта, 2 июля, прибыли в Хорог.*

Обратный путь пробега лежал через Памир, бескрайние степи Казахстана, через *пески приаральских пустынь.* Машины пересекли Уральский хребет и снова вышли на территорию европейской части Союза.

По своему протяжению пробег горьковских динамовцев является самым значительным из всех автомобильных пробегов, устраивавшихся в СССР. Он проведен в исключительно сжатые сроки. От Москвы *до Хорога колонна дошла за 20 ходовых* дней, делая в среднем по 250 километров в сутки. За все время пробега не было ни одной аварии. Из строя не вышло ни одной машины.

Прекрасно себя зарекомендовали лимузины «М-1». Они показали отличную проходимость, прочность, выносливость. Весь тяжелый путь они совершили без всякого ремонта.

* * *

ЯРОСЛАВЛЬ, 29 июля. (Корр. «Правды»). Сегодня вечером в Ярославль прибыли участники автомобильного пробега Горький—Памир—Москва. Трудящиеся города тепло встретили отважных динамовцев. Их приветствовали представители партийных, советских и спортивных организаций Ярославля.

ПРАЗДНИК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Постановление ЦИК СССР об установлении «*Всесоюзного дня железнодорожного* транспорта Советского Союза» встречено повсюду с огромным энтузиазмом. На станциях, депо, на заводах состоялись вчера митинги, посвященные этому радостному событию.

В своем приветствии на имя товарищей Сталина и Кагановича участники митинга на Тормозном заводе (Москва) пишут:

«Радуясь вместе со всеми трудящимися за одержанные под вашим руководством победы на железнодорожном транспорте, мы *заверяем вас, дорогие товарищи Сталин и* Каганович, что заказ социалистического транспорта перевыполним широким размахом стахановского движения».

Начальник бригады проводников первого вагонного участка Ленинской дороги тов Коняхин заявил на собрании:

— *Мы еще не выполнили данную* в прошлом году партии и правительству клятву хорошо работать. Есть отдельные случаи, которые позорят наш коллектив— некоторые проводники занимаются спекуляцией *и даже воровством.* Мы еще не научились культурно обслуживать пассажиров. Сегодня, когда мы обсуждаем решение правительства о празднике железнодорожников, мы берем обязательство выполнить *полностью клятву, данную партии и* правительству.

Вчера в Ташкенте, несмотря на дождь, на митинг железнодорожного узла собралось около 2 тысяч железнодорожников. С огромным под'емом и радостью встретили железнодорожники постановление правительства.

Многочисленными обязательствами работать без аварий и брака отвечают железнодорожники Юго-Западной дороги на постановление правительства. Начальники *станций, стрелочники, составители поездов,* машинисты, ремонтные рабочие — все единодушно заявляют, что сталинская забота вдохновляет их на еще большие победы.

Сегодня по всей стране — в парках, на стадионах, в клубах, на станциях, раз'ездах—состоятся массовые гуляния железнодорожников.

На полевые станции и раз'езды Ташкентской дороги выехало свыше 200 артистов, затейников, массовиков. В массовке, которая состоится в Ташкентском узле, ожидается участие *40 тыс. железнодорожников.*

Все театры, аттракционы и другие развлечения в московских и ленинградских парках культуры и отдыха предоставляются в распоряжение железнодорожников. Здесь *состоятся концерты коллективов* художественной самодеятельности железнодорожников, организуются выставки, проводятся беседы, посвященные дню железнодорожного транспорта.

Сегодня, в 7 часов вечера, в Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха им. Горького откроется митинг стахановцев-кривоносовцев Московского узла.

Обновление подвижного состава

В 1936 году будет из'ято 12 тысяч вагонов устаревших типов

За один только прошлый год машиностроительные заводы Союза дали транспорту 1.807 паровозов (в переводе на паровозы серии «Э») и *более 85.000 вагонов* (в двухосном исчислении). Это позволяет провести в этом году на железнодорожном транспорте исключительно важное мероприятие—из'ятие из вагонного парка товарных вагонов устаревших типов и ненадежных паровозов.

В прошлые годы производилось лишь из'ятие небольшого количества паровозов и вагонов, которые в результате износа и аварий становились непригодными к работе. На этот раз будет произведено такое обновление паровозов и вагонов, которое должно коренным образом изменить все лицо подвижного состава железных дорог.

В этом году предположено из'ять с дорог 12.000 вагонов и несколько сот *паровозов. Снимаются старые ветхие вагоны* со слабыми рамами, с деревянными швелерными брусьями, легковесные двухосные вагоны и устаревшие четырехосные типа «Фокс-Арбель» и «Кушмана», не выдерживающие стахановских *скоростей и непригодные для* тяжеловесных составов, которые научились водить машинисты-стахановцы. По паровозному хозяйству из'ятие коснется локомотивов, требующих длительного и дорогого ремонта и устаревших паровозов.

Сейчас по дорогам производится отбор вагонов, намечаемых к из'ятию. Впредь до особого распоряжения они отводятся на запасные пути. К 1 сентября эта работа будет закончена.

Обновление подвижного состава несомненно облегчит ремонт паровозов и вагонов, *их эксплоатацию и снабжение запасными* частями. Это мероприятие также предотвратит те аварии, которые вызывались неисправным состоянием подвижного состава, и позволит еще выше поднять работу социалистического транспорта.

51.586 КИЛОМЕТРОВ НОВЫХ МЕСТНЫХ ДОРОГ

Выполнено задание народного комиссара внутренних дел СССР — генерального комиссара государственной безопасности тов. Г. Г. Ягоды: закончить до уборки урожая 80 проц. годового плана строительства и капитального ремонта местных дорог.

По Советскому Союзу проложено 51.586 километров новых местных дорог, что составляет 89 проц. годового плана. Капитально отремонтировано 53.683 км дорог — 111 проц. годового плана.

Стоимость затраченных в дорожных работах трудовых ресурсов составляет 677.656.000 рублей.

Заготовлено и вывезено для дорог 2,9 млн кубометров камня, 7,6 млн кубометров гравия, 11,5 млн кубометров песка и 1,6 млн кубометров леса.

По приказу начальника Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР — комиссара государственной безопасности 1-го ранга тов. Г. И. Благонравова на местах организованы комиссии по тщательной приемке построенных и отремонтированных дорог и мостов. (ТАСС).

Знойное лето

В центральных, северо-западных и восточных районах европейской части Союза — небывало жаркая погода. Термометр показывает рекордные температуры.

Директор Центрального института погоды единой гидрометеорологической службы СССР тов. А. Георгиянц сообщил сотруднику «Правды» следующее:

— Климатологические данные, которыми располагает институт, показывают, что во многих районах европейской части Союза среднемесячные температуры воздуха этим летом были значительно выше, чем за последние 50 лет. В Москве, например, средняя температура в мае была выше нормы на 1—2½ градуса, в июне—на 3—5 градусов, а в июле—почти на 6 градусов.

В июле *семь раз наблюдались рекордные* температуры для отдельных дней: 5, 13, 14, 24, 25, 26 и 27, когда температура доходила до 32,4—35,5 градуса в тени. За последние пятьдесят лет в Москве были лишь два дня с более высокими температурами. Это—20 июля 1890 года, когда термометр показывал 35,8 градуса, и 31 июля 1920 года, когда было 36,4 градуса выше нуля.

Несколько иные температурные условия на Украине, в Крыму, в Азово-Черноморском крае, на Северном Кавказе и на Нижней Волге. Здесь средние температуры в мае и июне приближались к норме или были даже несколько ниже средних температур по многолетним данным. Но в июле и в этих районах температуры несколько превысили норму.

В Средней Азии, Западной и Восточной Сибири лето сравнительно прохладное. В Андижане, Фрунзе, Томске, например, во второй декаде июля температуры были ниже многолетних средних на 2—5 градусов.

Можно считать, что рекордная жара в центральных, северо-западных и восточных районах европейской части Союза уже осталась позади. Сейчас в связи с развитием интенсивной циклонической деятельности на Балтийском море к западным границам Союза приближается более мягкий и влажный воздух. Можно предполагать, что в Москве и в названных выше районах хотя и удержится жаркая погода, но температура в ближайшие дни не будет превышать 27—32 градусов в тени. На Украине, в Крыму, на юго-востоке температура еще будет доходить до 34—38 градусов.

* * *

Вчера в Москве максимальная температура в тени была 32,6 градуса.

СПАРТАКИАДА ПОГРАНИЧНИКОВ

Со всех границ Советского Союза приехали в Москву спортсмены пограничной и внутренней охраны Народного комиссариата внутренних дел.

Много знатных людей вышло вчера на беговые дорожки и на спортивное поле. Здесь пограничники с Дальнего Востока— *зоркие часовые далекой* границы Советского Союза. Здесь орденоносцы, получившие высокую награду за бесстрашную охрану границ: летчик Ивин из Узбекистана, командир отделения Кривохатько из Таджикистана, командир пограничного подразделения Гарькавый из Киргизии. Спортивное мастерство привлекло на соревнования не только бойцов и младших командиров, но и старший начальствующий состав и 200 жен командиров.

На стадионе «Динамо» вчера проводились соревнования по легкой атлетике, гимнастике и баскетболу. На водной станции «Динамо» соревновались пловцы. В первый день соревнования по бегу на 100 метров лучшее время показал младший командир Сойфер—11 секунд, перекрывший свой собственный прошлогодний рекорд. По прыжкам в высоту с разбега отличился Худяков, прыгнувший на 180 сантиметров. А в беге на 1.500 метров лучшее время показал пограничник Савельев из Украины—4 минуты 07,8 секунды.

Сегодня на стадионе «Динамо» продолжаются соревнования по легкой атлетике и гимнастике.

ЗАКОНЧИЛИСЬ ВСЕАРМЕЙСКИЕ СПОРТИВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Вчера закончились всеармейские соревнования по легкой атлетике и плаванию. В итоге соревнований обширная таблица всеармейских рекордов резко изменилась.

Достаточно сказать, что на соревнованиях по плаванию за четыре дня было установлено тринадцать рекордов, при чем три рекорда—всесоюзные.

На легкоатлетических соревнованиях также установлены несколько новых всеармейских достижений. В частности, Савельев (СибВО) установил рекорд в беге на 1.500 метров, пробежав эту дистанцию за 4 мин. 5,4 секунды; Золотухин улучшил свой прошлогодний рекорд в прыжках в высоту с разбега, Бункина (МВО) установила новое достижение в беге на 100 метров со временем 13,1 секунды.

В итоге всех дней соревнований на первое место по количеству очков (3.957,79) вышла команда Московского военного округа. На втором месте Киевский военный округ (3.920,47) и на третьем месте— Ленинградский военный округ (3.718,17).

Сегодня в 12 часов дня в летнем парке Центрального Дома Красной Армии состоится торжественное заседание, на котором будут розданы призы победителям спартакиады.

ВСЕСОЮЗНЫЙ РЕЙД „ЛЕГКОЙ КАВАЛЕРИИ" ПО ПРОВЕРКЕ ШКОЛ

ЦК ВЛКСМ постановил провести с 1 по 15 августа всесоюзный рейд «Легкой кавалерии» по проверке готовности школ к новому учебному году, окончания строительства и оборудования новых школ, качества ремонта, санитарного состояния школьных зданий, обеспеченности топливом и т. д. В рейде примут участие руководящий комсомольский актив и группы «Легкой кавалерии». Руководство рейдом возложено на первых секретарей обкомов, крайкомов и ЦК комсомола национальных республик.

20 августа ЦК ВЛКСМ заслушает результаты проведения всесоюзного рейда.

НЕКРОЛОГ

А. И. Шмай

После продолжительной болезни 28 июля 1936 года в г. Ленинграде умер начальник и комиссар Ленинградских Краснознаменных бронетанковых курсов усовершенствования командного состава РККА имени тов. Бубнова, комбриг Авраам Иосифович Шмай.

Тов. Шмай родился в 1894 году, в рабочей семье. Работая на Путиловском заводе, тов. Шмай уже в 1910 году примыкает к революционному движению и активно участвует в забастовках завода.

С первых дней Великой октябрьской революции тов. Шмай находится на фронтах гражданской войны, командует в 1918 году артиллерийским дивизионом и бронепоездом, в 1919 году—бронесилами XIV армии и в 1920 году руководит бронечастями Юго-Западного фронта.

За боевые отличия тов. Шмай награжден орденом «Красное Знамя» и рядом ценных наград от ВЦИК и РВС СССР.

После окончания гражданской войны тов. Шмай руководит боевой подготовкой авто-бронетанковых войск Ленинградского военного округа, а в 1929 году назначается начальником бронетанковых курсов усовершенствования командного состава РККА.

Под его умелым руководством бронетанковые курсы дали Красной Армии не одну тысячу хорошо подготовленных командиров-танкистов.

В лице тов. Шмая Рабоче-Крестьянская Красная Армия и ее бронетанковые войска потеряли одного из активных и преданных борцов за дело партии Ленина—Сталина, прекрасного командира, вложившего много сил и энергии в дело подготовки командных кадров для авто-бронетанковых войск РККА.

Ворошилов К. Е., Гамарник Я. Б., Тухачевский М. Н., Егоров А. И., Буденный С. М., Халепский И. А., Шапошников Б. М., Белов И. П., Смирнов П. А., Левичев В. Н., Фельдман Б. М., Германович М. Я., Бокис Г. Г., Петухов И. П., Стуцка К. А., Антонов М. А., Ольшанский М. М., Степной К. И., Ильин А. П., Лебедев И. А., Арефьев С. И.

СЕМЬЕ тов. ГРЕБНЕВА

Тт. В. Гребневой и Я. Янчевской выражаю самое глубокое соболезнование по поводу тяжелой утраты товарища и друга Л. Гребнева. *Желаю Вам здоровья и бодрости.*

ПОСТЫШЕВ.

ПЕРЕД ПРИЗЫВОМ В РЯДЫ РККА

ЛЕНИНГРАД, 29 июля. (Корр. «Правды»). В Ленинграде идет подготовка к призыву в ряды РККА граждан рождения 1914 года. По предварительным данным, в числе призывников свыше 700 имеют значки ворошиловского стрелка второй ступени; десятки призывников придут в армию опытными парашютистами и летчиками, получившими звание пилота, обучаясь без отрыва от производства.

Завтра состоится большой военизированный поход призывников Октябрьского района Ленинграда в Стрельну, где организуется большой праздник.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Единоборство с медведем. На-днях сотрудник Кайгородского лесопункта (Комиобласть) Шарапов с женой и двумя маленькими детьми отправился в лес. Шарапов занялся заготовкой дров, а его жена и дети увлеклись сбором ягод. Пройдя несколько метров, женщина и дети неожиданно натолкнулись на медведя, перед тем загрызшего лошадь и пожиравшего свою добычу. Увидев людей, медведь с ревом бросился на них.

Трагическую развязку предотвратил Шарапов. Заметив раз'яренного медведя, он с топором в руках бросился ему навстречу. Единоборство человека с медведем длилось несколько минут. Первый удар топором не причинил вреда, а только еще больше раз'ярил зверя. Зато вторым ударом Шарапов свалил медведя. У Шарапова повреждена рука, которую медведь во время борьбы успел захватить пастью.

ИНСТИТУТ МАССОВОГО ЗАОЧНОГО ОБУЧЕНИЯ ПАРТАКТИВА при ЦК ВКП(б)

5 августа, в 21 час по московскому времени, передает из радиостудии Института при ЦК ВКП(б) через радиостанцию им. Коминтерна и коротковолновые передатчики доклад Заместителя заведующего Отделом партийной пропаганды и агитации ЦК ВКП(б) тов. КНОРИНА на тему: «ВКП(б), КАК ПЕРЕДОВОЙ ОТРЯД ТРУДЯЩИХСЯ».

Директор Института при ЦК ВКП(б) Уваров.

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ:

РЕАЛИСТИЧЕСК. ТЕАТР Сад «Эрмитаж»	Утро и вечер — БРАВЫЙ СОЛДАТ ШВЕЙК.
Моск. т-р ОПЕРЕТТЫ Сад «Эрмитаж»	Утро по ум. ценам. Нач. в 12.30—Холопка. Веч. в 8.15—Чарито.
МУЗКОМЕДИЯ Сад «Аквариум»	ПЕТУШ.

ПАРК ЦДКА площ. Коммуны, 2, т. 4-41-91, 1-02-60, доб. 62.

ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР Нач. в 8 ч. в.	Спект. Центр. т-ра Красной Армии Я ВАС ЛЮБЛЮ.
ЗАКРЫТЫЙ ЭСТРАДНЫЙ Т-Р	с уч. Л. УТЕСОВА и его джаз-оркестра «Темное пятно», джаз-комедия в 3 действ. Нач. в 9 ч. веч.
КИНО (завр. пом.)	В ТЫЛУ ВРАГА.
ЦПКиО им. М. Горького ДРАМАТИЧ. Т-Р	Закрытый спектакль, куплен. бил. возвр. по месту покупки.
ЦПКиО им. М. Горького ЭСТРАДНЫЙ Т-Р	Новая программа: П. Смирнов-Сокольский, голландск. воздушные эксцентрики 3 Алекс (Амстердам), Ганс Кунц и др.
ЦПКиО им. Горького Цирк ШАПИТО	3 представления: в 4, 6.30 и 9 ч. веч. ГАСТРОЛИ засл. арт. Р-ки Б. ЭДЕРА (дрессированные львы-великаны).

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

извещает о смерти начальника и комиссара Ленинградских краснознаменных броне-танковых курсов усовершенствования комсостава РККА имени тов. Бубнова, комбрига

ШМАЙ-КРЕЙЦБЕРГА Авраама Иосифовича,

последовавшей 28 июля 1936 года в гор. Ленинграде, и выражает свое соболезнование семье и друзьям покойного.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-15-60; Партийный — Д 3-15-60; Сов. строит. и Кр. Армия — Д 3-15-64; Сельхозов. — Д 3-15-65; Промышленность и транспорт — Д 3-11-04; Торгово-финансовый — Д 3-10-84; Иностранный — Д 3-11-00; Информация — Д 3-15-30; Письма рабоч. и колхоз. — Д 3-10-66; Обзоры печати — Д 3-30-72; Школа, наука и быт — Д 3-10-66; Искусство — Д 3-11-66; Местная сеть — Д 3-15-67; Фельетоны — Д 3-33-66; Критика и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационный — Д 3-10-51; Секретариат редакции — Д 3-15-64; Корреспондент. бюро — Д 3-15-66; Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—43140. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 627.